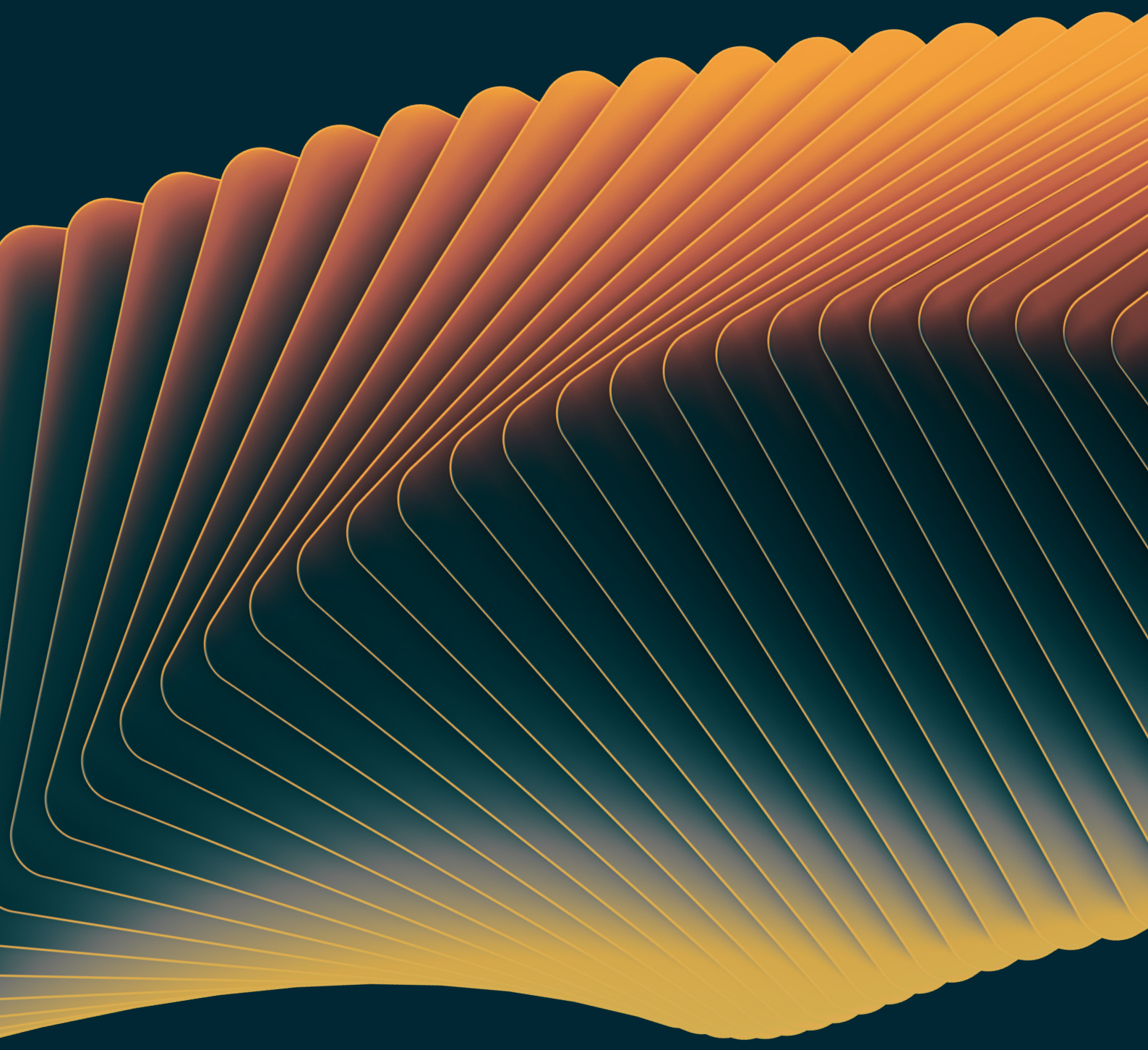
VOLKSWAGEN
GROUP



# GESCHÄFTSBERICHT
# 2024

# Wesentliche Zahlen

## VOLKSWAGEN KONZERN

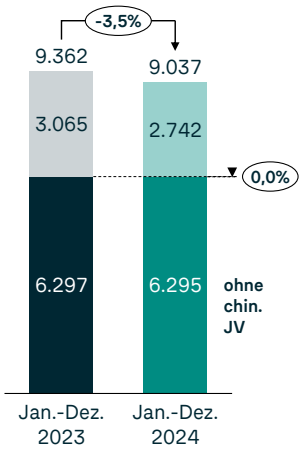
**Auslieferungen an Kunden**

in Tsd. Fahrzeugen




**Absatz**

in Tsd. Fahrzeugen



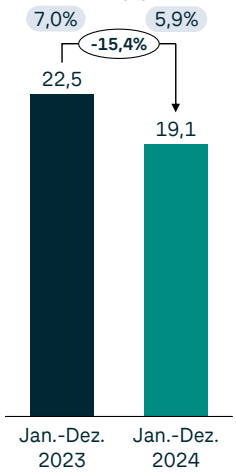

**Umsatzerlöse**

in Mrd. €




**Operatives Ergebnis[1] & Operative Umsatzrendite[1]**

in Mrd. €




1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

## KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

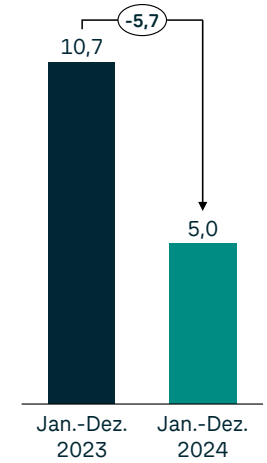
**Investitionsquote**

in %




**Netto-Cashflow**

in Mrd. €




**Nettoliquidität**

in Mrd. €




Die Mengendaten umfassen auch die nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (chin. JV); die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Der Konzernbereich Automobile beinhaltet die Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

1

## An unsere Aktionäre


05 Brief an unsere Aktionärinnen und Aktionäre
09 Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft
11 Bericht des Aufsichtsrats


2

## Konzernbereiche


19 Marken und Geschäftsfelder


3

## Corporate Governance


25 Konzernerklärung zur Unternehmensführung
42 Mitglieder des Vorstands
44 Mitglieder des Aufsichtsrats und Besetzung der Ausschüsse
47 Vergütungsbericht


4

## Konzernlagebericht


79 Ziele und Strategien
84 Steuerung und Kennzahlen
87 Struktur und Geschäftstätigkeit
91 Übernahmerechtliche Angaben
94 Geschäftsverlauf
111 Aktie und Anleihen
119 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
135 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
140 Nachhaltige Wertsteigerung
175 Prognosebericht
184 Risiko- und Chancenbericht
226 Aussichten für das Jahr 2025


5

## Nachhaltigkeitsbericht


229 Allgemeine Informationen
255 Umweltinformationen
255 Einführung in das Umweltmanagement
264 Klimawandel
298 Umweltverschmutzung
311 Wasser
318 Biologische Vielfalt und Ökosysteme
327 Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
345 EU Taxonomie
362 Sozialinformationen
362 Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte
392 Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
411 Corporate Citizenship
416 Kundinnen und Kunden
426 Informationen zur Unternehmensführung
444 Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht
467 Nichtfinanzielle Kennzahlen 2024 der Volkswagen AG

6

## Konzernabschluss


470 Gewinn- und Verlustrechnung
471 Gesamtergebnisrechnung
473 Bilanz
475 Eigenkapitalentwicklung
476 Kapitalflussrechnung
477 Anhang
646 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
647 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
661 Prüfungsvermerk zum Nachhaltigkeitsbericht
667 Prüfungsvermerk zum Vergütungsbericht


7

## Weitere Informationen


670 Fünf-Jahres-Übersicht
671 Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
672 Glossar
674 Termine

# Über diesen Bericht

Der Konzernabschluss der Volkswagen AG wurde gemäß den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards erstellt. Ebenso wurden Anforderungen des deutschen Handelsgesetzbuches und des deutschen Corporate Governance Kodex berücksichtigt. Sofern nicht anders spezifiziert, bildet dies die Basis für die Erläuterungen von Finanzzahlen in diesem Bericht.

Alle Zahlen sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet, daher kann die Addition der angegebenen Werte zu geringfügigen Abweichungen führen; dies gilt auch für die Ermittlung von Prozentangaben.
Die Vergleichswerte des Vorjahres werden, soweit nicht anders erwähnt, neben den Werten des Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.

Dieser Geschäftsbericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte, insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Preisen für Energie- und sonstige Rohstoffe oder in der Teileversorgung ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die in diesem Geschäftsbericht dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

Wir aktualisieren zukunftsbezogene Aussagen nicht und übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Geschäftsbericht gemachten zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

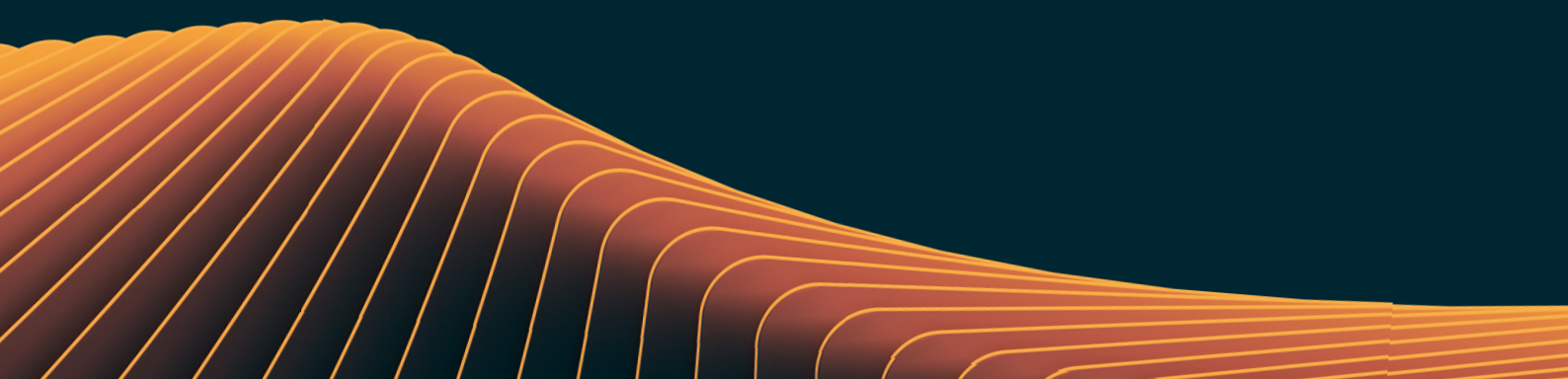
Reichweitenangaben zu Fahrzeugen wurden auf dem Rollenprüfstand über das Durchfahren der Zyklen nach der Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) ermittelt. WLTP-Reichweitenwerte für Serienfahrzeuge können ausstattungsbedingt abweichen. Die tatsächliche Reichweite variiert in der Praxis abhängig von verschiedenen weiteren Faktoren.

Das Format dieser Publikation entspricht nicht dem einheitlichen elektronischen Berichtsformat ESEF (European Single Electronic Format). Die gesetzlich vorgeschriebene Wiedergabe im ESEF wird der das Unternehmensregister führenden Stelle übermittelt und im Unternehmensregister (www.unternehmensregister.de) veröffentlicht.

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zu Vielfalt und Chancengleichheit, sodass in diesem Bericht geschlechterneutrale Formulierungen verwendet werden. Ausnahmen, zum Beispiel bei Komposita, verzichten im Interesse der besseren Lesbarkeit auf die verschiedenen Anspracheformen, sei es divers oder weiblich. Alle Formulierungen sprechen ausdrücklich alle Geschlechter und Geschlechteridentitäten gleichermaßen an.

Dieses Dokument liegt ebenfalls in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor. Beide Sprachfassungen sind ressourcenschonend ausschließlich im Internet abrufbar unter: www.volkswagen-group.com in der Rubrik Investoren.

Dieser Geschäftsbericht ist zur Jahrespressekonferenz am 11. März 2025 erschienen.



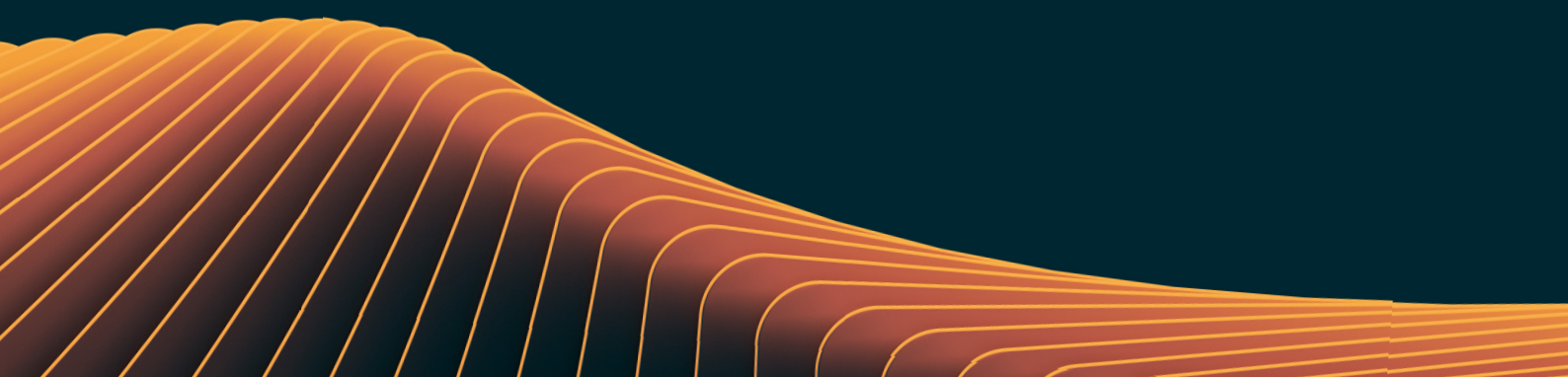
# 1

# An unsere Aktionäre


**05** Brief an unsere Aktionärinnen und Aktionäre

**09** Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft

**11** Bericht des Aufsichtsrats

# Brief an unsere Aktionärinnen und Aktionäre




2024 war für den Volkswagen Konzern das Jahr großer strategischer Entscheidungen in einem sich rasant verändernden Umfeld. Davon hat sich der Volkswagen Konzern nicht bremsen lassen. Im Gegenteil. Wir haben 2024 maßgebliche Weichen gestellt - und den Wandel nachhaltig vorangetrieben. Mit innovativen, begehrenswerten Produkten und klaren Entscheidungen.

In einem Jahr mit vielfältigen Herausforderungen hat der Volkswagen Konzern einmal mehr bewiesen: Wir haben eine starke Substanz. Gleichzeitig arbeiten wir konsequent daran, unsere Kostenstrukturen zu optimieren, unsere Profitabilität zu steigern und unsere finanzielle Robustheit weiter zu stärken.

Mit rund 9 Millionen ausgelieferten Fahrzeugen haben wir nahezu das Vorjahresniveau erreicht. Deutliches Wachstum verzeichnen wir in Nordamerika (+ 6 %) und Südamerika (+ 15 %). Dem stehen Rückgänge in einem sehr wettbewerbsintensiven Markt in China (– 10 %) gegenüber. In unserem Heimatmarkt Europa haben wir uns stabil entwickelt und stehen an der Spitze – bei Verbrennern und E-Autos. Die Vielzahl an Modellwechseln verschafft uns eine gute Ausgangsbasis für die kommenden Jahre.

Der Umsatz beträgt 325 Milliarden Euro. Das operative Ergebnis liegt bei rund 19 Milliarden Euro. Der Netto Cashflow im Geschäftsbereich Automotive erreicht 5 Milliarden Euro und die Nettoliquidität rund 36 Milliarden Euro.

Das sind robuste Ergebnisse in einem weltweit anspruchsvollen Umfeld. Dass wir sie in einer Phase der Restrukturierung mit damit verbundenen erheblichen Kosten erzielt haben, zeigt unsere Widerstandskraft.

Diese finanzielle Stabilität gibt uns den nötigen Spielraum, um weiter in die Zukunft zu investieren und unsere strategischen Ziele zu verfolgen. Der Hauptversammlung im Mai werden wir eine Dividende von 6,36 Euro je Vorzugsaktie vorschlagen. Dies entspricht einer Ausschüttung von 30 % unseres Nettogewinns.

Maßgebliches Steuerungsinstrument bleiben für unsere operativen und strategischen Aktivitäten unsere Top 10 Programme. Mit messbaren Meilensteinen, anspruchsvollen Zielen, klaren Verantwortlichkeiten und einem systematischen Fahrplan.

Die Kraft des Volkswagen Konzerns liegt in der Kraft unserer Marken. Wir begeistern Kundinnen und Kunden weltweit mit einer faszinierenden Produktpalette in allen Segmenten. Das haben wir 2024 eindrucksvoll gezeigt: Mehr als 30 neue Modelle sind an den Start gegangen. Die umfangreichste und kraftvollste Produktoffensive unserer Unternehmensgeschichte.

Wir haben Zeichen gesetzt bei der E-Mobilität: Im Heimatmarkt Europa sind wir Marktführer bei den vollelektrischen Fahrzeugen. Der Audi Q6 e-tron und der Porsche Macan haben einen erfolgreichen Start auf der neuen

Premium Platform Electric (PPE) hingelegt. Die fortschrittlichste Elektro-Architektur unseres Konzerns mit moderner Software. Damit etablieren wir eine neue Generation leistungsstarker voll-elektrischer Modelle.

Die ambitionierten Performance Programme helfen uns, das Unternehmen finanziell noch robuster aufzustellen. Wir müssen hier diszipliniert arbeiten und auf die Rahmenbedingungen am Markt achten, reagieren und adaptieren. Das braucht Ausdauer und die konsequente Arbeit aller, die Zielrenditen über konkrete und messbare Maßnahmen abzusichern.

Die Vereinbarung „Zukunft Volkswagen" ist das Fundament für das wirtschaftlich erfolgreiche Morgen bei der Volkswagen AG und ihren deutschen Standorten: ein Meilenstein, um Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigungssicherung nachhaltig in Einklang zu bringen. In Summe senken wir darüber unsere Personalkosten nachhaltig um 1,5 Milliarden Euro jährlich. Mittelfristig erwarten wir über die Umsetzung aller Vereinbarungen Kostenentlastungen von mehr als vier Milliarden Euro pro Jahr. Unsere technischen Kapazitäten in den deutschen Werken werden um rund 730.000 Einheiten angepasst. Unsere Belegschaft verschlanken wir um mehr als 35.000 bis 2030. Das strategische Ziel bei der Profitabilität der Marke Volkswagen ist damit mittelfristig realistisch – ein deutlicher Ergebnishub mit großer Wirkung auf den Konzern.

2024 haben wir Meilensteine für unsere weltweite Software-Strategie erreicht. Wir haben unsere Software-Aktivitäten neu ausgerichtet und das Team mit neuen Partnern verstärkt. Gemeinsam mit XPeng für China und unserem neuen US-Partner Rivian für die anderen Weltregionen entwickeln wir die Software-Lösungen der automobilen Zukunft mit zukunftweisenden zonalen Architekturen. Unser eigenes Software-Unternehmen CARIAD konzentriert sich künftig auf zentrale Querschnittstechnologien. Zudem bringen wir die Steuerung der bestehenden Software dorthin, wo sie genutzt wird: in die Marken, die diese mit CARIAD weiterentwickeln. Das schafft klare Verantwortlichkeiten und Fokus beim Einsatz aller Ressourcen.

Der chinesische Markt hat eine beispiellose Dynamik. Beim Elektrifizieren, Digitalisieren und Automatisieren der Mobilität. Diesen „China Speed" geht der Volkswagen Konzern nun konsequent mit. 2024 haben wir unseren Ansatz „In China, for China" entscheidend vorangetrieben.

Nordamerika bleibt zentraler Ansatzpunkt für die Wachstumsstrategie des Volkswagen Konzerns und ein gut ausbalanciertes regionales Geschäft auf den Märkten weltweit. Mit unseren Investitionen in die Lokalisierung der Produktion und in strategische Partnerschaften setzen wir ein klares Signal auf weiteres Wachstum. Ein Plus von sechs Prozent bei den Auslieferungen 2024 in Nordamerika gibt uns Recht.

Die Batterie ist das Herzstück der Mobilität von morgen. Mit der Einheitszelle haben wir eine globale, markenübergreifende Technologie-Plattform geschaffen. Sie reduziert Komplexität und sichert Skaleneffekte. Dabei setzen wir einerseits auf externe Lieferanten. Andererseits nehmen wir diese Schlüsseltechnologie mit unserer Tochter PowerCo auch selbst in die Hand.

Bei alledem ist Nachhaltigkeit die Grundlage unseres Handelns. Wir stehen zu unserer Verantwortung. Und wir handeln mit messbarem Erfolg.

Wir haben viel erreicht im vergangenen Jahr. Das ist das Verdienst eines außergewöhnlichen Teams. Rund 680.000 Menschen an über 100 Standorten auf der ganzen Welt, die Tag für Tag mit Leidenschaft und Einsatzfreude unser Unternehmen vorangebracht haben. Dafür danke ich heute im Namen des ganzen Vorstandsteams.

Auch 2025 nehmen wir uns viel vor. Für unseren Konzern, für unsere Marken, für jede und jeden von uns. Unser Unternehmen will den weltweit beschleunigten technologischen Wandel nicht nur begleiten. Wir wollen ihn gestalten. Unser Zielbild ist klar definiert: „The Global Automotive Tech Driver".

Was gibt uns die Stärke für diesen Anspruch? Unsere einzigartige Kombination aus globaler Präsenz und lokaler Kompetenz. Unser Fokus auf die eigenen Qualitäten im Zusammenspiel mit starken Partnern – den Besten ihres Faches. Unsere Beweglichkeit – und unser Wille, sich zu verändern. Und: Unsere Strategie, effizient und kraftvoll Skalenvorteile zu heben – auf den wesentlichen Feldern der Transformation: mit unseren Software-Architekturen, Batterie-Technologien, Mechatronik-Plattformen und Produktkonzepten.

Wir bleiben auch 2025 in der Offensive: Weltweit gehen rund 30 neue Modelle in den Markt. Wir konzentrieren uns auf unsere Stärke: unsere Produkte. Faszinierende Fahrzeuge, mit denen wir uns in der Spitze des Wettbewerbs positionieren. Unsere Kundinnen und Kunden dürfen sich unter anderem freuen auf den neuen T-Roc von Volksagen, den neuen Audi Q3, den Lamborghini Temerario, stark emotionalisierende 911 Derivate von Porsche und noch vieles mehr. Jüngst haben wir die Weltpremiere des ShowCars ID. EVERY1 gefeiert. Unser Kleinster hat großes Potenzial zum Gamechanger im Hochlauf der E-Mobilität.

Die Zukunft der Mobilität ist elektrisch. Sie ist der Verbrenner-Technologie im Eigenschaftsprofil überlegen. Dazu stehen wir. Gleichzeitig sehen wir, dass sich die Transformation der weltweiten Märkte unterschiedlich schnell entwickelt. Neben den Produkten abhängig von der Ladeinfrastruktur, den Energiepreisen, Anreizmodellen und der Regulatorik.

Wofür der Volkswagen Konzern noch vor Kurzem kritisiert wurde, ist heute unser Wettbewerbsvorteil: unser breites, flexibles Produktportfolio über alle Antriebsvarianten. Ob reine Elektrofahrzeuge, effiziente Verbrenner oder moderne Hybridkonzepte. Plug-In Hybride kombinieren wir mit unseren Verbrennungsantrieben. Auch der geplante Einsatz der Range-Extender-Technologie zeigt, dass wir Nachfrage marktgerecht und passgenau bedienen können.

Auch in diesem Jahr haben wir uns ein ambitioniertes TOP 10 Programm vorgenommen. 2025 geht es um durchgreifende Kostenarbeit, um attraktive Produkte, um das Stärken unserer Präsenz in den Regionen.

Europa ist unsere Heimat. Hier sind wir Marktführer und diese Position wollen wir weiter festigen. Unsere Bestelleingänge für vollelektrische Autos in Westeuropa haben sich im vergangenen Jahr fast verdoppelt.

Auf dem chinesischen Markt erwartet der Volkswagen Konzern auch 2025 ein anspruchsvolles Jahr. Wir sind vorbereitet. 2025 führen wir die ersten Modelle der Marke Audi aus der Zusammenarbeit mit SAIC ein sowie zwei weitere Audi-Modelle auf PPE-Basis. 2026 startet die Modelloffensive der Marke Volkswagen. Bis 2030 will der Volkswagen Konzern 30 neue, auf die lokalen Anforderungen zugeschnittene Elektromodelle an die Kundinnen und Kunden ausliefern.

In Nordamerika sehen wir große Marktchancen. Entsprechend haben wir hier einen Investitions- und Wachstumsfokus. Mit einem Produktportfolio, das sich noch näher an den Erwartungen der amerikanischen Kundinnen und Kunden orientiert. Dabei nutzen wir lokale Synergien unserer starken Marken vor Ort.

Wir denken global und handeln lokal: Das ist die Stärke des Volkswagen Konzerns.

Unsere Fahrzeugarchitekturen bieten maßgeschneiderte Eigenschaftsprofile in jedem Segment unserer weltweiten Märkte: flexibel aufgestellt mit Verbrennern, Hybriden und Elektrofahrzeugen.

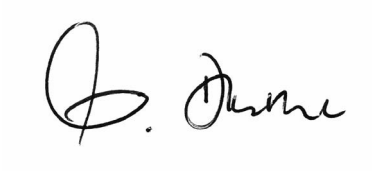
Bei der Fahrzeug-Software holen wir auf, überzeugen im Angebot und bekommen gutes Feedback. Unsere neue weltweite Software-Strategie zielt auf ein überlegenes Digitalangebot für unsere Kundinnen und Kunden. Wir denken das Auto in der Entwicklung von der Software her. Unsere Software Defined Vehicles – kurz SDV – werden Maßstäbe setzen. In unserem Joint Venture mit Partner Rivian konzipieren wir diese fortschrittliche und leistungsfähige SDV-Architektur und werden sie ab 2027 in das Produktportfolio im Volkswagen Konzern integrieren. In der östlichen Welt haben wir mit XPeng einen starken Partner, mit dem die CARIAD China und die Volkswagen China Technology Company eine wettbewerbsfähige zonale Architektur entwickeln. Und bereits Ende 2025 in den Markt bringen.

Wir konzentrieren uns auf die Umsetzung einer ganzheitlichen Batterie-Strategie - in ausgewogenem, skalierbarem und intelligentem Verhältnis zwischen Eigen- und Partnerlösungen. Gleichzeitig arbeiten wir an überzeugenden Angeboten für den gesamten Lebenszyklus unserer Autos.

Wir sehen Nachhaltigkeit als die Basis unseres Handelns. Mit geschärfter Strategie, einem konkreten Umsetzungsplan und dem neuen, operativen Nachhaltigkeitsbeirat übernehmen wir unternehmerische Verantwortung. Bei allem entscheidend: Den Unterschied macht ein starkes, internationales Team.

Sehr geehrte Damen und Herren, mit viel Einsatz und großer Leidenschaft hat sich der Volkswagen Konzern in den vergangenen beiden Jahren in Form gebracht. 2025 gilt es: Wir müssen und wir werden die Kraft entfalten – und den Lohn dieser Anstrengungen erlebbar machen. Wenn wir diesen eingeschlagenen Weg konsequent weitergehen, liegen große Chancen vor uns, ab 2026 durchzustarten. Diese Chancen werden wir ergreifen. Weil wir in der Verantwortung stehen. Für unser Unternehmen, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, unsere Gesellschaft und unsere Umwelt. Dieser Konzern hat großes Potenzial. Wir werden liefern. Das Spielfeld ist bereit. Unsere Mannschaft ist aufgestellt. Unsere Taktik ist stark. Wir haben Spaß am Spiel. Jetzt schießen wir Tore.

Herzlichst Ihr



Oliver Blume



# Der Vorstand

der Volkswagen Aktiengesellschaft



## Oliver Blume

Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG,
Markengruppe Sport Luxury



## Dr. Arno Antlitz

Finanz und Operative Steuerung



## Ralf Brandstätter

China



## Dr. Manfred Döss

Integrität und Recht



## Dr. Gernot Döllner

Markengruppe Progressive



## Gunnar Kilian

Personal und Markengruppe Trucks



## Thomas Schäfer

Markengruppe Core



## Thomas Schmall-von Westerholt

Technik



## Hauke Stars

IT

# Bericht des Aufsichtsrats

(nach § 171 Abs. 2 AktG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Geschäftsjahr 2024 lag der Schwerpunkt der Arbeit des Aufsichtsrats der Volkswagen AG und seiner Ausschüsse auf der strategischen Ausrichtung des Volkswagen Konzerns, der Weiterentwicklung in den Kernmärkten und der Transformation. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Berichtsjahr regelmäßig mit der Lage und der Entwicklung des Unternehmens. Den uns nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben entsprechend, überwachten und unterstützten wir den Vorstand bei der Geschäftsführung und berieten ihn in Fragen der Unternehmensleitung, insbesondere auch in Nachhaltigkeitsfragen. In sämtliche Entscheidungen, die für den Konzern von grundlegender Bedeutung waren, wurde der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden. Turnusmäßig erörterten wir zudem strategische Überlegungen mit dem Vorstand.

Der Vorstand kam seinen Informationspflichten nach, die in der vom Aufsichtsrat beschlossenen Informationsordnung konkretisiert sind. Der Vorstand unterrichtete uns sowohl in schriftlicher als auch in mündlicher Form regelmäßig, zeitnah und umfassend, insbesondere über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Strategie, der Geschäftsentwicklung, der Planung und der Unternehmenssituation. Dazu gehörten auch die Risikolage und das Risikomanagement. Insofern informierte der Vorstand auch über weitere Verbesserungen des Internen Kontrollsystems sowie des Risiko- und des Compliance-Managementsystems. Zudem erhielt der Aufsichtsrat vom Vorstand fortlaufend Informationen über die Compliance und weitere aktuelle Themen. Zu Standpunkten und Interessen der jeweils betroffenen Stakeholder in Bezug auf nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen wurden wir im Rahmen der gesetzlichen und vom Aufsichtsrat festgelegten Berichtspflichten regelmäßig informiert. Entscheidungsrelevante Unterlagen erreichten uns rechtzeitig vor den Sitzungen. Zu festen Terminen erhielten wir darüber hinaus einen detaillierten Bericht des Vorstands über die aktuelle Geschäftslage und die Vorausschätzung für das laufende Jahr. Im Falle von Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen gab uns der Vorstand ausführliche Erläuterungen dazu in schriftlicher oder mündlicher Form. Gemeinsam mit dem Vorstand analysierten wir die Ursachen der Abweichungen und leiteten daraus gegensteuernde Maßnahmen ab.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats traf sich zwischen den Sitzungsterminen zusätzlich regelmäßig mit dem Vorstandsvorsitzenden zu Gesprächen, in denen sie wichtige aktuelle Themen erörterten. Dazu gehörten unter anderem die Konzernstrategie, die Planung, die Geschäftsentwicklung, die Risikolage und das Risikomanagement einschließlich der Fragen zu Integrität und Compliance des Volkswagen Konzerns und Nachhaltigkeitsfragen. Der Aufsichtsratsvorsitzende führte regelmäßig mit Investoren Gespräche über aufsichtsratsspezifische Themen sowie in Abstimmung mit dem Vorstand über nicht aufsichtsratsspezifische Themen. Ein Schwerpunkt der Gespräche waren Corporate-Governance-Themen und Fragen aus dem Bereich „Environment, Social und Governance (ESG)“. Über Gespräche mit Investoren informierte der Aufsichtsratsvorsitzende den Aufsichtsrat im Nachgang.

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2024 zu insgesamt zehn Sitzungen zusammen. Davon wurden fünf Sitzungen in Präsenz und fünf als Video- oder Telefonkonferenzen durchgeführt. Die Teilnahmequote (gerechnet für alle Sitzungen des Geschäftsjahres und für alle jeweils amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats) belief sich auf 88 %. Soweit es bei einzelnen Mitgliedern des Aufsichtsrats zu einer geringeren Teilnahmequote kam, ist das vor allem auf unaufschiebbare berufliche Belange insbesondere bei Personen des öffentlichen Lebens sowie auf dringende persönliche Angelegenheiten zurückzuführen. Zudem mussten im Geschäftsjahr 2024 mehrere Sitzungen kurzfristig einberufen werden. Mitglieder des Aufsichtsrats, die aus anderen Gründen als wegen eines möglichen Interessenkonflikts an einer Sitzung nicht teilgenommen haben, konnten sich auf Grundlage der vorbereitenden Unterlagen mit den Gegenständen der Sitzung befassen und grundsätzlich durch Stimmbotschaften an den Beschlussfassungen teilnehmen. Besonders eilige Angelegenheiten wurden entweder in kurzfristig als Video- oder Telekonferenzen einberufenen Sitzungen oder im Umlaufverfahren entschieden, das heißt schriftlich oder unter Nutzung elektronischer Kommunikationsmittel.

## ARBEIT DER AUSSCHÜSSE

Um die ihm obliegenden Aufgaben zu erfüllen, hat der Aufsichtsrat vier Ausschüsse gebildet: das Präsidium, den Nominierungsausschuss, den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG und den Prüfungsausschuss. Dem Präsidium gehören jeweils vier Vertreter der Anteilseigner und vier Vertreter der Arbeitnehmer an. Die Vertreter der Anteilseigner im Präsidium bilden den Nominierungsausschuss. Dem Vermittlungsausschuss gehören je zwei, und dem Prüfungsausschuss gehören je drei Vertreter der Anteilseigner- und der Arbeitnehmerseite an. Die personelle Zusammensetzung dieser Ausschüsse zum 31. Dezember 2024 ist aus der Konzernerklärung zur Unternehmensführung ersichtlich.

Das Präsidium des Aufsichtsrats kam im Berichtsjahr zu 16 Sitzungen zusammen. Davon wurden fünf Sitzungen in Präsenz und elf als Video- oder Telefonkonferenzen durchgeführt. Das Präsidium bereitete die Beschlüsse des Aufsichtsrats vor, beriet über die personelle Besetzung des Vorstands und entschied unter anderem über dessen nicht vergütungsbezogene vertragliche Angelegenheiten sowie über die Zustimmung zu Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Daneben befasste sich das Präsidium mit Verhandlungen des Vorstands mit der IG Metall und dem Betriebsrat über eine gemeinsame Vereinbarung „Zukunft Volkswagen". Ferner übte das Präsidium die Funktion eines „Vergütungsausschusses" aus und bereitete die Entscheidungen des Aufsichtsrats über Fragen der Vorstandsvergütung vor.

Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung zu nennen. Dabei berücksichtigt er die vom Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung beschlossenen Ziele, das im Hinblick auf die Zusammensetzung des Aufsichtsrats verfolgte Diversitätskonzept und strebt die Ausfüllung des Kompetenzprofils für das Gesamtgremium an. Der Nominierungsausschuss achtet insofern insbesondere auch darauf, dass im Gesamtgremium keine Kompetenzlücken auftreten (Skill Gaps Assessment). Im Jahr 2024 hielt der Nominierungsausschuss eine Sitzung in Präsenz ab und beschloss unter Berücksichtigung der genannten Vorgaben Vorschläge an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung.

Der Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG musste im Berichtsjahr nicht einberufen werden.



Hans Dieter Pötsch

Der Prüfungsausschuss kam im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammen. Davon wurden drei Sitzungen als Präsenzsitzungen und eine Sitzung als Video- oder Telefonkonferenz durchgeführt. Der Schwerpunkt lag dabei auf den Themen Jahres- und Konzernabschluss, Risikomanagementsystem einschließlich der Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems und des internen Revisionssystems sowie der Arbeit der Compliance-Organisation des Unternehmens. Zusätzlich befasste sich der Prüfungsausschuss mit den Quartalsberichten und dem Halbjahresfinanzbericht des Volkswagen Konzerns sowie mit aktuellen Fragen und der Überwachung der Rechnungslegung, des Rechnungslegungsprozesses und deren Kontrolle durch den Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss befasst sich regelmäßig mit der Qualität der Abschlussprüfung. Er diskutierte mit dem Abschlussprüfer die Einschätzung des Prüfungsrisikos, die Prüfungsstrategie und Prüfungsplanung sowie die Prüfungsergebnisse. Zudem ließ sich der Prüfungsausschuss regelmäßig zum Fortschritt bei der Einführung der Nachhaltigkeitsberichterstattung nach der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) berichten.

Darüber hinaus trafen sich die Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer in der Regel vor den Aufsichtsratssitzungen zu getrennten Vorbesprechungen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten bei der Amtseinführung sowie bei der Aus- und Fortbildung im Zusammenhang mit ihrer Mitgliedschaft im Aufsichtsrat Unterstützung durch das Unternehmen; das Unternehmen unterstützt insbesondere bei der Organisation von Seminaren und übernimmt die Kosten der Seminare. Im Berichtsjahr fanden zum Beispiel Schulungen der Mitglieder des Aufsichtsrats zum Thema Anti-Korruption und zu Software-Themen statt. Ferner ermöglicht die Volkswagen AG den Mitgliedern des Aufsichtsrats, sich mit den Produkten des Unternehmens und Marktentwicklungen weiter vertraut zu machen. Dazu bietet die Volkswagen AG den Mitgliedern des Aufsichtsrats etwa interne Produkt- und Innovationspräsentationen an und unterstützt die Teilnahme an Fachmessen. Erstmals bestellte Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten ferner die Gelegenheit, eingehend in spezifische Themen des Aufsichtsrats der Volkswagen AG eingeführt zu werden („Onboarding").

## BERATUNGSPUNKTE IM AUFSICHTSRAT

Die erste Aufsichtsratssitzung des Berichtsjahres fand am 16. Februar 2024 statt. In dieser Sitzung befassten wir uns insbesondere mit der Verlängerung der Bestellung von Frau Hauke Stars zum Vorstandsmitglied.

Die nächste Sitzung des Aufsichtsrats fand am 1. März 2024 statt. Nach eingehender Prüfung billigten wir den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss und den Jahresabschluss der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2023. Wir prüften den zusammengefassten Lagebericht, den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht 2023 sowie den vom Vorstand vorsorglich erstellten Bericht über die Beziehungen der Volkswagen AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht). Zu den weiteren Tagesordnungspunkten gehörten die Erteilung der Prüfungsaufträge für den Jahres- und Konzernabschluss sowie für die Nachhaltigkeitsberichterstattung 2024 sowie weiterer Rechnungslegungsdokumente, die Billigung der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung am 29. Mai 2024 sowie das Engagement der AUDI AG in der Rennserie Formel 1.

Am 6. Mai 2024 kam der Aufsichtsrat zu einer Sitzung zusammen, die Maßnahmen zur Verfolgung strategischer Konzernziele, einschließlich der Erhöhung des Streubesitzes an Aktien der TRATON SE zum Inhalt hatte.

In der Aufsichtsratssitzung am 28. Mai 2024 behandelten wir Vertragsanpassungen für Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG und Wahlen zu den Ausschüssen des Aufsichtsrats. Zudem befassten wir uns mit der Vorbereitung der 64. ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG. Daneben diskutierten wir mit dem Vorstand insbesondere die Geschäftsentwicklung und die Kennzahlen des ersten Quartals 2024, die Marktentwicklung, das Performance Programm der Marke Volkswagen Pkw, die Batterietechnologie, die Strategie in Bezug auf Künstliche Intelligenz sowie den Stand der Dieselverfahren.

Die Sitzung des Aufsichtsrats am 14. Juni 2024 behandelte ebenfalls Maßnahmen zur Verfolgung strategischer Konzernziele, einschließlich der Erhöhung des Streubesitzes an Aktien der TRATON SE.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 21. Juni 2024 beschäftigten wir uns gemeinsam mit dem Vorstand insbesondere mit der strategischen Ausrichtung des Konzerns sowie mit der Entwicklung der Batterietechnologie und der Fahrzeugsoftware.

Am 25. Juni 2024 kam der Aufsichtsrat zu einer Sitzung zusammen, die sich ebenfalls mit der Entwicklung der Fahrzeugsoftware und insbesondere mit Maßnahmen befasste, um die Voraussetzungen für ein mögliches Joint Venture mit der Rivian Automotive, Inc. zu schaffen.

In der Sitzung am 26. und 27. September 2024 behandelte der Aufsichtsrat Fragen der Vorstandsvergütung sowie der Geschäftsverteilung im Vorstand. Zudem erörterten wir mit dem Vorstand die allgemeine Geschäftsentwicklung, die Strategie der Volkswagen Financial Services AG sowie den aktuellen Stand der Finanzplanung des Volkswagen Konzerns und der Verhandlungen zum Abschluss eines Joint Ventures mit Rivian Automotive, Inc. Darüber hinaus befassten wir uns intensiv mit der geschäftlichen und finanziellen Situation der Marke Volkswagen Pkw.

Am 12. November 2024 befasste sich der Aufsichtsrat erneut mit dem Joint Venture mit Rivian Automotive, Inc. und stimmte dem Abschluss des Joint Ventures zu.

In der Aufsichtsratssitzung am 15. November 2024 befassten wir uns insbesondere mit der Marktentwicklung in Europa, der Konzern-Hybridstrategie und den Entwicklungskosten. Zudem behandelten wir Fragen der Vorstandsvergütung und gaben gemeinsam mit dem Vorstand die jährliche Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) ab.

Durch Umlaufbeschlüsse haben wir im Berichtsjahr unter anderem eine weitere Anpassung des Vergütungssystems für die Vorstandsmitglieder, die Verlängerung der Bestellung von Herrn Thomas Schäfer zum Vorstandsmitglied, die Zustimmung zu einem Mietvertrag mit einem Vorstandsmitglied, Fragen der Auslagenerstattung, sowie die Zustimmung zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern beschlossen.

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Sitzungen des Plenums und der Ausschüsse sowie die individuelle Teilnahme der Mitglieder des Aufsichtsrats im Jahr 2024:

| | Sitzungen des Plenums | Sitzungen des Präsidiums | Sitzungen des Prüfungs-ausschusses | Sitzungen des Nominierungs-ausschusses | Sitzungen des Vermittlungs-ausschusses |
|---|---|---|---|---|---|
| Hans Dieter Pötsch | 8 von 10 | 13 von 16 | - | 1 von 1 | - |
| Jörg Hofmann | 10 von 10 | 16 von 16 | - | - | - |
| Dr. Hessa Sultan Al Jaber | 9 von 10 | - | - | - | - |
| Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud | 7 von 10 | - | 3 von 4 | - | - |
| Rita Beck | 10 von 10 | 16 von 16 | - | - | - |
| Harald Buck | 9 von 10 | - | - | - | - |
| Matías Carnero Sojo | 8 von 10 | - | - | - | - |
| Daniela Cavallo | 9 von 10 | 16 von 16 | 4 von 4 | - | - |
| Julia Willie Hamburg | 10 von 10 | - | - | - | - |
| Marianne Heiß | 10 von 10 | - | 4 von 4 | - | - |
| Dr. Arno Homburg | 10 von 10 | - | - | - | - |
| Günther J. Horvath | 9 von 10 | - | - | - | - |
| Daniela Nowak | 10 von 10 | - | - | - | - |
| Dr. Hans Michel Piëch | 9 von 10 | 16 von 16 | - | 1 von 1 | - |
| Dr. Ferdinand Oliver Porsche | 8 von 10 | - | 3 von 4 | - | - |
| Dr. Wolfgang Porsche | 7 von 10 | 14 von 16 | - | 1 von 1 | - |
| Gerardo Scarpino | 10 von 10 | 16 von 16 | 4 von 4 | - | - |
| Karina Schnur | 8 von 10 | - | - | - | - |
| Conny Schönhardt | 10 von 10 | - | 4 von 4 | - | - |
| Stephan Weil | 5 von 10 | 12 von 16 | - | 1 von 1 | - |

## INTERESSENKONFLIKTE

Bei Maßnahmen zur Erhöhung des Streubesitzes an Aktien der TRATON SE war ein Interessenkonflikt zwischen der Volkswagen AG und der TRATON SE nicht auszuschließen. Herr Pötsch, der zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrats der TRATON SE ist, und Frau Schnur, die zugleich dem Präsidium des Aufsichtsrats der TRATON SE angehört, haben daher vorsorglich an Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats der Volkswagen AG hierzu nicht teilgenommen, um an möglichen Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats der TRATON SE teilnehmen zu können. An der Beratung und Beschlussfassung des Aufsichtsrats zum Engagement der AUDI AG in der Formel 1 am 1. März 2024 nahmen Frau Al Jaber und Herr Al-Mahmoud vorsorglich aus Rücksicht auf ein mögliches Engagement des Emirats Katar nicht teil. Im Zusammenhang mit dem Abschluss des Joint Ventures mit der Rivian Automotive, Inc., hatte der Aufsichtsrat unter anderem auch über die Zustimmung zur Kostenverteilung zwischen der Volkswagen AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zu entscheiden. Da insoweit Interessenkonflikte nicht von vornherein auszuschließen waren, nahmen an dieser Entscheidung des Aufsichtsrats der Volkswagen AG Frau Schönhardt und die Herren Harald Buck, Wolfgang Porsche sowie Ferdinand Oliver Porsche, die zugleich dem Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG angehören, vorsorglich nicht teil. Die Herren Hans Michel Piëch und Hans Dieter Pötsch, die ebenfalls zugleich dem Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG angehören, nahmen hingegen vorsorglich an der entsprechenden Entscheidung im Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG nicht teil. An der Beschlussfassung des Präsidiums über die gemeinsame Vereinbarung „Zukunft Volkswagen“ zwischen dem Vorstand, dem Betriebsrat und der IG Metall nahm Frau Daniela Cavallo nicht teil, da mit Blick auf ihre Funktionen als Vorsitzende im Gesamt- und Konzernbetriebsrat der Volkswagen AG ein Interessenkonflikt nicht auszuschließen war.

## CORPORATE GOVERNANCE UND ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Die Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK im Volkswagen Konzern war Thema in der Aufsichtsratssitzung am 15. November 2024. Wir diskutierten eingehend die Vorgaben und gaben zusammen mit dem Vorstand die jährliche Erklärung nach § 161 AktG zu den Empfehlungen des DCGK ab.

Die gemeinsamen Entsprechenserklärungen von Vorstand und Aufsichtsrat sind auf der Internetseite www.volkswagen-group.com/erklaerungen dauerhaft zugänglich. Weitere Ausführungen zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK finden Sie in der Konzernerklärung zur Unternehmensführung.

Der Prüfungsausschuss hat mit dem Vorstand ein geeignetes Verfahren zur laufenden Überwachung von Geschäften mit nahestehenden Personen (Related Party Transactions) des Volkswagen Konzerns abgestimmt. In bestimmten Fällen greifen für Geschäfte mit nahestehenden Personen ein Zustimmungsvorbehalt zugunsten des Aufsichtsrats sowie eine Veröffentlichungspflicht ein. Das Verfahren zur laufenden Überwachung von Related Party Transactions und das Vorgehen im Aufsichtsrat sind in der Konzernerklärung zur Unternehmensführung ausführlich beschrieben. Im Berichtsjahr trat kein Fall auf, in dem aufgrund der Regelungen zu Related Party Transactions ein Zustimmungsvorbehalt oder eine Veröffentlichungspflicht eingriff.

## BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Zum 31. Dezember 2023 schied Herr Peter Mosch, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG, aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG aus. Als Nachfolgerin wurde Frau Rita Beck, stellvertretende Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG, mit Wirkung zum 9. Januar 2024 gerichtlich ersatzbestellt.

Einen Wechsel im Vorstand gab es im Berichtsjahr 2024 nicht.

Dem ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitglied Herrn Mosch danken wir ausdrücklich für seine geleistete Arbeit.

## JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSPRÜFUNG

Unserem Vorschlag folgend, wählte die Hauptversammlung der Volkswagen AG am 29. Mai 2024 die EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (EY) zum Abschlussprüfer und zum Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2024. Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss der Volkswagen AG und den Volkswagen Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht, indem er jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilte. Der Prüfungsausschuss hat mit dem Abschlussprüfer auch vereinbart, dass der Abschlussprüfer den Prüfungsausschuss informiert, wenn er bei Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Vorstand und Aufsichtsrat abgegebenen Erklärung zum DCGK ergeben. Der Abschlussprüfer hat den Prüfungsausschuss nicht über derartige Tatsachen informiert.

Der Aufsichtsrat hat EY auch mit einer externen inhaltlichen Überprüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung 2024 beauftragt.

Darüber hinaus analysierte der Abschlussprüfer das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystem. Er stellte abschließend fest, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen getroffen hat, um Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen. Der vom Vorstand vorgelegte Bericht über die Beziehungen der Volkswagen AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 wurde ebenfalls vom Abschlussprüfer geprüft und mit folgendem Vermerk versehen: „Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind und bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war."

Für die Sitzungen des Prüfungsausschusses am 6. März 2025 und des Aufsichtsrats am 7. März 2025 erhielten die Mitglieder dieser Gremien jeweils rechtzeitig die Jahres- und Konzernabschlussunterlagen einschließlich des Abhängigkeitsberichts, die Unterlagen zum zusammengefassten Lagebericht sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und den Bericht von EY zur externen inhaltlichen Überprüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung 2024. In beiden Sitzungen berichtete der Abschlussprüfer umfassend über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung und stand für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Ferner stand der Vorsitzende des Prüfungsausschusses mit dem Abschlussprüfer auch zwischen den Sitzungen

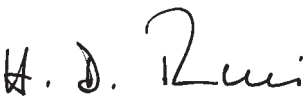
und zur Vorbereitung der Sitzungen des Prüfungsausschusses in engem Austausch über den Fortgang der Prüfung und berichtete dem Prüfungsausschuss hierüber. Der Prüfungsausschuss beriet regelmäßig auch ohne den Vorstand mit dem Abschlussprüfer.

Der Prüfungsausschuss hat unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und des Gesprächs mit ihm sowie auf Basis eigener Feststellungen die Unterlagen für die Prüfung des Konzernabschlusses, des Jahresabschlusses der Volkswagen AG, des zusammengefassten Lageberichts, des Abhängigkeitsberichts sowie der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung 2024 durch den Aufsichtsrat vorbereitet und darüber in der Aufsichtsratssitzung am 7. März 2025 berichtet. Im Anschluss daran hat er dem Aufsichtsrat empfohlen, den Jahres- und den Konzernabschluss zu billigen. In Kenntnis und unter Berücksichtigung des Berichts des Prüfungsausschusses und des Berichts des Abschlussprüfers sowie in Gespräch und Diskussion mit dem Abschlussprüfer haben wir die Unterlagen einer eingehenden Prüfung unterzogen. Wir kamen zu dem Ergebnis, dass die Unterlagen ordnungsgemäß sind und die im zusammengefassten Lagebericht dargestellten Einschätzungen des Vorstands zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns den Einschätzungen des Aufsichtsrats entsprechen.

In unserer Sitzung am 7. März 2025, an der auch der Abschlussprüfer bei den Tagesordnungspunkten mit Bezug zum Jahres- und Konzernabschluss, zum Abhängigkeitsbericht und zum zusammengefassten Lagebericht teilnahm, stimmten wir deshalb dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu und billigten den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt. Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung des Abhängigkeitsberichts sind gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Abhängigkeitsberichts keine Einwendungen zu erheben. Den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands haben wir unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre geprüft und uns dem Vorschlag angeschlossen. EY hat eine externe inhaltliche Überprüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung 2024 zur Erlangung begrenzter Sicherheit durchgeführt und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt; die in der nichtfinanziellen Erklärung enthaltene Berichterstattung zur EU-Taxonomie hat EY zur Erlangung hinreichender Sicherheit geprüft und ebenfalls einen uneingeschränkten Vermerk erteilt. Für die nichtfinanzielle Erklärung 2024 wurden erstmals die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) vollumfänglich als Rahmenwerk angewendet, da sie den Regelungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) in der Europäischen Union zugrunde liegen. EY nahm in unserer Sitzung am 7. März 2025 auch bei den Tagesordnungspunkten mit Bezug zur zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung 2024 teil. Der Aufsichtsrat hatte nach seiner eigenständigen, auf Grundlage der Ergebnisse der Prüfung durch EY und der Vorprüfung des Prüfungsausschusses durchgeführten Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung 2024 keine Einwendungen. Wir beschlossen zudem, gemeinsam mit dem Vorstand den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2024 zu erstellen. EY hat den Vergütungsbericht über die gesetzliche Prüfung hinaus, ob der Vergütungsbericht alle gesetzlich vorgeschriebenen Angaben enthält, auch inhaltlich überprüft und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt.

Wir sprechen dem Vorstand, dem Betriebsrat, dem Management, allen Mitarbeitenden der Volkswagen AG sowie den Beschäftigten der mit ihr verbundenen Unternehmen für die im Berichtsjahr geleistete Arbeit großen Dank und unsere besondere Anerkennung aus. Auch das Jahr 2024 brachte viele, teils große Herausforderungen mit sich, die es zu bewältigen galt. Mit großem persönlichen Einsatz und hoher Leistungsbereitschaft haben sie alle dazu beigetragen, die Transformation des Volkswagen Konzerns aktiv voranzutreiben.

Wolfsburg, 7. März 2025



Hans Dieter Pötsch
Vorsitzender des Aufsichtsrats

# 2

# Konzernbereiche

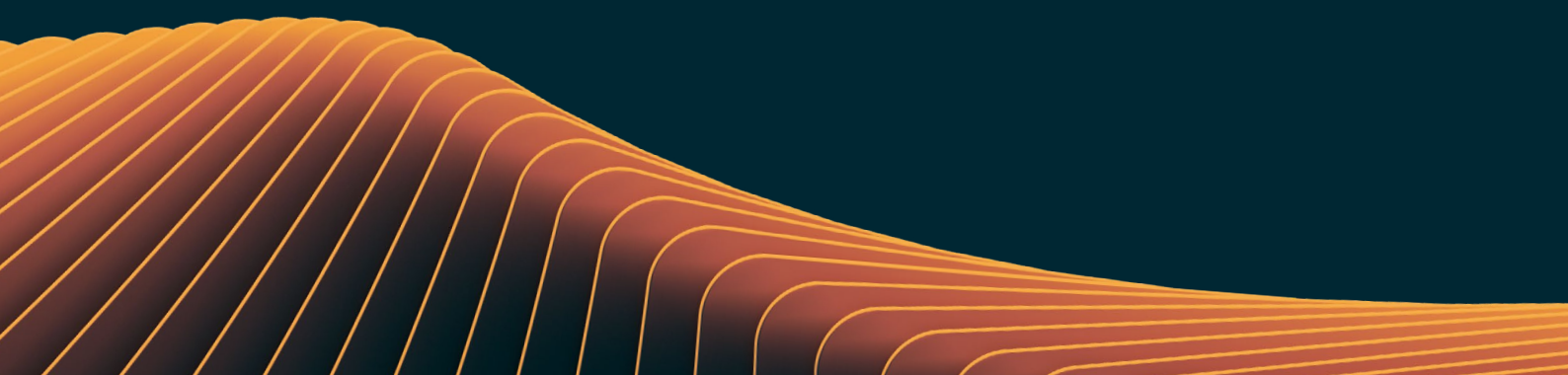
19 Marken und Geschäftsfelder

Nutzfahrzeuge

TRATON

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

THE KEY TO MOBILITY



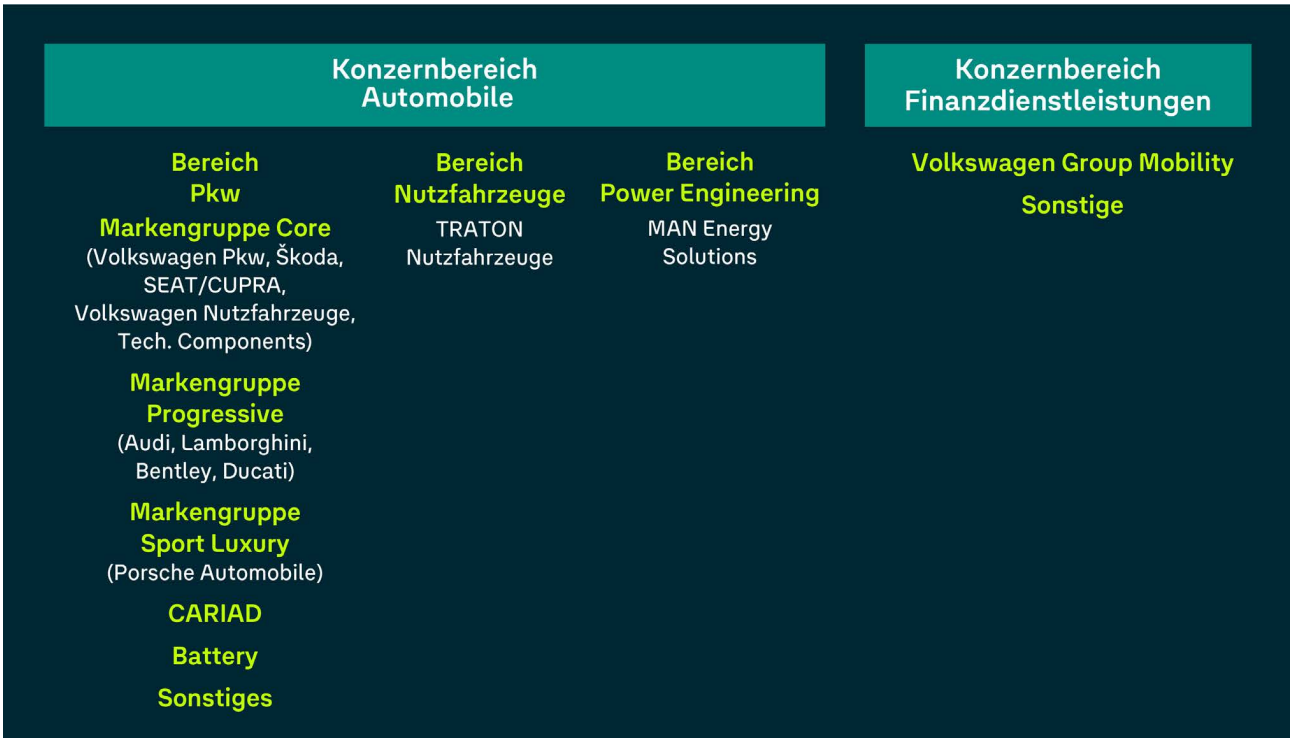
# Marken und Geschäftsfelder

Im Jahr 2024 verzeichnete der Volkswagen Konzern in einem anspruchsvollen Marktumfeld Absatz- und Umsatzzahlen in der Größenordnung des Vorjahres. Das Operative Ergebnis wurde von Restrukturierungsaufwendungen belastet.

## DIE KONZERNSTRUKTUR

Der Volkswagen Konzern gliedert sich in die zwei Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Dabei setzt sich der Konzernbereich Automobile aus den Bereichen Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering zusammen. Die Aktivitäten des Konzernbereichs Automobile umfassen vor allem die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren, Fahrzeugsoftware und -batterien, die Produktion und den Vertrieb von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw, Bussen und Motorrädern sowie das Geschäft mit Originalteilen, Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik. Das Angebot wird sukzessive durch Mobilitätslösungen ergänzt. Die Marke Ducati ist der Marke Audi und somit dem Bereich Pkw zugeordnet. Die Tätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagement und Mobilitätsangebote.

## BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS



## WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKENGRUPPEN UND GESCHÄFTSFELDERN

| | ABSATZ | | UMSATZERLÖSE | | OPERATIVES ERGEBNIS | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Tsd. Fahrzeuge/Mio. € | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023[1] |
| Markengruppe Core | 4.960 | 4.826 | 140.004 | 137.770 | 6.961 | 7.242 |
| Markengruppe Progressive | 1.123 | 1.282 | 64.532 | 69.865 | 3.903 | 6.280 |
| Markengruppe Sport Luxury[2] | 313 | 334 | 36.438 | 37.349 | 5.286 | 6.938 |
| CARIAD | – | – | 1.327 | 1.078 | – 2.431 | – 2.392 |
| Battery | – | – | 8 | 31 | – 1.053 | – 417 |
| TRATON Nutzfahrzeuge | 335 | 339 | 46.183 | 45.731 | 4.204 | 3.715 |
| At Equity einbezogene Gesellschaften China[3] | 2.742 | 3.065 | – | – | – | – |
| MAN Energy Solutions | – | – | 4.333 | 4.044 | 337 | 369 |
| Volkswagen Group Mobility | – | – | 54.806 | 50.765 | 3.000 | 3.248 |
| Sonstiges[4] | – 435 | – 484 | – 22.976 | – 24.350 | – 1.147 | – 2.456 |
| **Volkswagen Konzern** | **9.037** | **9.362** | **324.656** | **322.284** | **19.060** | **22.528** |

1 Vorjahr angepasst.
2 Inklusive Porsche Finanzdienstleistungen: Umsatz 40.083 (40.530) Mio. €, Operatives Ergebnis 5.640 (7.284) Mio. €.
3 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten, diese Gesellschaften erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 1.742 (2.621) Mio. €.
4 Im Operativen Ergebnis im Wesentlichen ergebniswirksame konzerninterne Posten, insbesondere aus der Eliminierung von Zwischengewinnen, inklusive Abschreibungen auf identifizierte Vermögenswerte im Rahmen der Kaufpreisallokationen sowie den Marken nicht zugeordnete Gesellschaften.

## WESENTLICHE ZAHLEN DER MARKENGRUPPE CORE

| | ABSATZ | | UMSATZERLÖSE | | OPERATIVES ERGEBNIS | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Tsd. Fahrzeuge/Mio. € | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023[1] |
| Volkswagen Pkw | 3.109 | 3.016 | 88.262 | 86.382 | 2.587 | 3.514 |
| Škoda | 1.090 | 1.056 | 27.787 | 26.536 | 2.305 | 1.773 |
| SEAT/CUPRA | 637 | 602 | 14.530 | 14.333 | 633 | 625 |
| Volkswagen Nutzfahrzeuge | 404 | 423 | 15.124 | 15.325 | 743 | 869 |
| Tech. Components | – | – | 20.645 | 21.282 | 703 | 583 |
| Konsolidierung | – 281 | – 270 | – 26.345 | – 26.088 | – 11 | – 121 |
| **Markengruppe Core** | **4.960** | **4.826** | **140.004** | **137.770** | **6.961** | **7.242** |

1 Vorjahr angepasst.

## WESENTLICHE ZAHLEN NACH KONZERNBEREICHEN

| | ABSATZ | | UMSATZERLÖSE | | OPERATIVES ERGEBNIS | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Tsd. Fahrzeuge/Mio. € | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 | 2024 | 2023[1] |
| Bereich Pkw | 8.702 | 9.023 | 215.371 | 218.380 | 11.389 | 14.663 |
| Bereich Nutzfahrzeuge | 335 | 339 | 46.183 | 45.731 | 4.218 | 3.714 |
| Bereich Power Engineering | – | – | 4.333 | 4.044 | 335 | 366 |
| Konzernbereich Automobile[2] | 9.037 | 9.362 | 265.887 | 268.156 | 15.941 | 18.742 |
| Konzernbereich Finanzdienstleistungen | – | – | 58.769 | 54.128 | 3.119 | 3.786 |
| **Volkswagen Konzern** | **9.037** | **9.362** | **324.656** | **322.284** | **19.060** | **22.528** |

1 Vorjahr angepasst.
2 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

## UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKENGRUPPEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Zeitraum Januar bis Dezember 2024 Umsatzerlöse in Höhe von 324,7 (322,3) Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag bei 19,1 (22,5) Mrd. €.

Im Geschäftsjahr 2024 setzte die Markengruppe Core 5,0 (4,8) Mio. Fahrzeuge ab, die Umsatzerlöse beliefen sich auf 140,0 (137,8) Mrd. €. Das Operative Ergebnis sank auf 7,0 (7,2) Mrd. €.

Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw lag im Berichtsjahr mit 3,1 (3,0) Mio. Fahrzeugen über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Polo, der Golf, der ID.7 und der Atlas verzeichneten eine verstärkte Nachfrage. Der neue Passat, der neue Tiguan und der ID.7 Tourer wurden erfolgreich im Markt eingeführt. Die Umsatzerlöse lagen mit 88,3 (86,4) Mrd. € über dem Niveau des Vorjahres. Das Operative Ergebnis belief sich auf 2,6 (3,5) Mrd. €. Neben gestiegenen Fixkosten belasteten Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen das Ergebnis. Positiv wirkten Volumen- und Mixeffekte, optimierte Materialkosten und die Auflösung personalbezogener Rückstellungen aufgrund des Tarifabschlusses.

Im Berichtsjahr setzte Škoda insgesamt 1,1 (1,1) Mio. Fahrzeuge ab. Der Octavia war erneut Bestseller, auch die Modellreihen Fabia, Kamiq, Karoq und Kodiaq verzeichneten Zuwächse. Die Nachfrage nach dem vollelektrischen Enyaq lag weiterhin auf hohem Niveau. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 27,8 (26,5) Mrd. €. Das Operative Ergebnis legte auf 2,3 (1,8) Mrd. € zu, im Wesentlichen bedingt durch positive Volumen-, Mix- und Wechselkurseffekte.

Trotz eines herausfordernden Umfelds erhöhte sich der Absatz von SEAT/CUPRA im Zeitraum Januar bis Dezember 2024 auf 637 Tsd. Fahrzeuge; das waren 5,9 % mehr als ein Jahr zuvor. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Der neue CUPRA Formentor und der SEAT Ibiza waren besonders beliebt. Der vollelektrische CUPRA Tavascan, der CUPRA Terramar und der neue CUPRA Leon wurden erfolgreich im Markt eingeführt. Die Umsatzerlöse lagen mit 14,5 Mrd. € um 1,4 % über dem Vorjahreswert. Das Operative Ergebnis nahm im Vergleich zum Vorjahr volumenbedingt um 1,3 % auf 633 Mio. € zu.

Im Geschäftsjahr 2024 gab der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge auf weltweit 404 (423) Tsd. Einheiten nach. Die Modelle Multivan und Caddy konnten Zuwächse verzeichnen. Die Umsatzerlöse lagen mit 15,1 (15,3) Mrd. € in der Größenordnung des Vorjahres. Das Operative Ergebnis sank auf 743 (869) Mio. €, was neben dem Volumen insbesondere aus Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen resultierte.

Die Umsatzerlöse von Tech. Components beliefen sich im Zeitraum Januar bis Dezember 2024 auf 20,6 (21,3) Mrd. €. Das Operative Ergebnis war mit 703 (583) Mio. € höher als im Vorjahr, was unter anderem auf positive Effekte aus Materialkosten zurückzuführen war. Restrukturierungsaufwendungen wirkten belastend.

Der Absatz der Markengruppe Progressive (Audi, Bentley, Lamborghini, Ducati) belief sich im Berichtsjahr auf weltweit 1,1 (1,3) Mio. Automobile. Die chinesischen Joint Ventures FAW-Volkswagen und SAIC VOLKSWAGEN veräußerten weitere 595 (668) Tsd. Audi Fahrzeuge. Ducati verkaufte im Berichtsjahr 57,4 (58,4) Tsd. Motorräder. Die Umsatzerlöse lagen bei 64,5 (69,9) Mrd. €. Das Operative Ergebnis sank auf 3,9 (6,3) Mrd. €. Die Entwicklung von Volumen- und Finanzkennzahlen der Markengruppe Progressive spiegelt die aktuell herausfordernde Lage wider, insbesondere das schwierige wirtschaftliche Umfeld, den intensiven Wettbewerb, die aktuell laufende Modelloffensive sowie Restrukturierungsaufwendungen für den Standort Brüssel.

Die Markengruppe Sport Luxury (Porsche Automobile) setzte im Geschäftsjahr 2024 weltweit 313 (334) Tsd. Fahrzeuge ab. Der Cayenne war die absatzstärkste Baureihe. Die Umsatzerlöse verringerten sich auf 36,4 (37,3) Mrd. € und das Operative Ergebnis auf 5,3 (6,9) Mrd. €. Ursachen waren im Wesentlichen ein geringeres Absatzvolumen aufgrund der aktuellen Modelleinführungen sowie gestiegene Materialkosten, höhere ergebniswirksame Entwicklungsleistungen und die Fortsetzung der Digitalisierungsstrategie.

CARIAD bündelt die Softwarekompetenz im Volkswagen Konzern. Das Geschäftsmodell umfasst die Entwicklung und den Betrieb einheitlicher Softwareplattformen für aktuelle und künftige Fahrzeugmodelle. Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Zeitraum Januar bis Dezember 2024 auf 1,3 (1,1) Mrd. €, was im Wesentlichen aus gestiegenen Lizenzerlösen durch höhere Fahrzeugvolumina mit CARIAD-Software zurückzuführen ist. Das Operative Ergebnis wurde positiv beeinflusst von der Reduktion der Vorleistungen für neue Softwareprodukte und Fixkosten im Vergleich zum Vorjahr. Gegenläufig wirkten Kosten der Transformation im Zuge der strategischen Neuausrichtung der CARIAD. Insgesamt führten diese zu einem Operativen Ergebnis von – 2,4 (– 2,4) Mrd. €.

Im Geschäftsfeld Battery sind die weltweiten Batterieaktivitäten des Konzerns – die zukünftige Fertigung von Batteriezellen sowie weitere Aktivitäten entlang der Batterie-Wertschöpfungskette – zusammengefasst. Das Operative Ergebnis von Battery lag im Berichtsjahr infolge des Aufbaus des Geschäftsfelds im Wesentlichen fixkostenbedingt bei – 1,1 (– 0,4) Mrd. €.

Der Absatz von TRATON Nutzfahrzeuge (Scania, MAN, International (ehemals Navistar), Volkswagen Truck & Bus) lag mit 335 (339) Tsd. Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres. Dennoch konnten die Umsatzerlöse um 1,0 % auf 46,2 Mrd. € gesteigert werden. Das Operative Ergebnis verbesserte sich auf 4,2 (3,7) Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf einen vorteilhaften Markt- und Produktmix sowie eine gute Preisdurchsetzung zurückzuführen.

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2024 erwirtschaftete MAN Energy Solutions Umsatzerlöse in Höhe von 4,3 (4,0) Mrd. €. Das Operative Ergebnis belief sich auf 337 (369) Mio. €. Belastend wirkten insbesondere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Aufgabe des MGT-Gasturbinen Neubau-Geschäfts.

Die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Group Mobility (ehemals Volkswagen Finanzdienstleistungen) neu abgeschlossenen Verträge belief sich im Berichtsjahr auf 10,3 Mio. Kontrakte. Seit dem 1. Januar 2024 werden weitere Arten von Versicherungsverträgen berücksichtigt, der Vertragsbestand vom 31. Dezember 2023 wurde angepasst. Die Penetrationsrate als Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns lag bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen bei 34,1 (32,6) %. Ende Dezember 2024 war der Gesamtvertragsbestand mit 26,7 (25,8) Mio. Kontrakten höher als am 31. Dezember 2023. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing lag der Vertragsbestand bei 10,2 (10,2) Mio. Kontrakten, im Bereich Service/Versicherungen waren es 16,5 (15,6) Mio. Kontrakte. Am 31. Dezember 2024 verzeichnete die Volkswagen Bank 1,9 (1,8) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis gab auf 3,0 (3,2) Mrd. € nach. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus höheren Risikokosten sowie aus realisierten Währungskursverlusten im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der Volkswagen Bank Rus.

## ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

In der Region Europa/Übrige Märkte lag der Absatz des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2024 mit 4,2 (4,2) Mio. Fahrzeugen in der Größenordnung des Vorjahres. Die Umsatzerlöse stiegen auf 194,1 (187,9) Mrd. €, was im Wesentlichen aus höheren Umsatzerlösen im Finanzdienstleistungsbereich resultierte.

Auf den Märkten Nordamerikas setzte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 1,1 (1,1) Mio. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse lagen bei 67,7 (67,9) Mrd. €.

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2024 war der Absatz in Südamerika mit 606 (513) Tsd. Fahrzeugen höher als ein Jahr zuvor. In der Folge nahmen die Umsatzerlöse auf 19,0 (17,1) Mrd. € zu.

In der Region Asien-Pazifik ging der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China – im Berichtsjahr um 12,6 % auf 3,1 Mio. Fahrzeuge zurück. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 44,1 (50,1) Mrd. €. Darin nicht enthalten sind die Umsatzerlöse unserer At Equity einbezogenen Gesellschaften in China.

Im Jahr 2024 wirkten sich Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns in Fremdwährung mit –0,2 (–0,8) Mrd. € negativ aus.

## WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

| | ABSATZ | | UMSATZERLÖSE | |
|---|---|---|---|---|
| Tsd. Fahrzeuge/Mio. € | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| Europa/Übrige Märkte | 4.204 | 4.169 | 194.145 | 187.949 |
| Nordamerika | 1.080 | 1.078 | 67.712 | 67.908 |
| Südamerika | 606 | 513 | 18.962 | 17.139 |
| Asien-Pazifik[1] | 3.147 | 3.603 | 44.057 | 50.109 |
| Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse | – | – | – 219 | – 821 |
| **Volkswagen Konzern[1]** | **9.037** | **9.362** | **324.656** | **322.284** |

1 Die Umsatzerlöse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns und des Marktes Asien-Pazifik nicht enthalten.

# 3

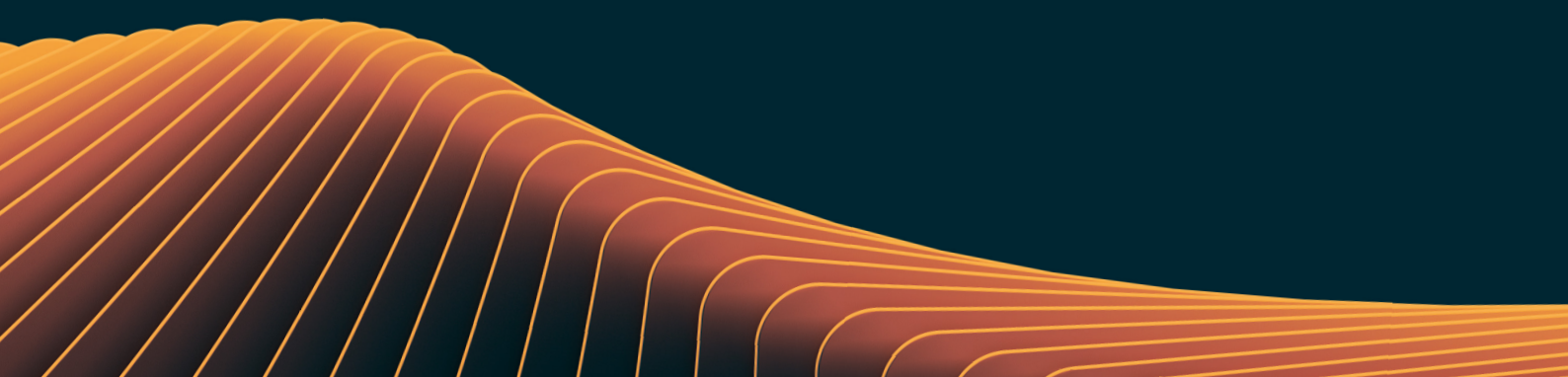
# Corporate Governance


**25** Konzernerklärung zur Unternehmensführung

**42** Mitglieder des Vorstands

**44** Mitglieder des Aufsichtsrats und Besetzung der Ausschüsse

**47** Vergütungsbericht

# Konzernerklärung zur Unternehmensführung

Nachfolgend werden die nach §§ 289f und 315d HGB sowie den Empfehlungen und Grundsätzen des Deutschen Corporate Governance Kodex geforderten Inhalte der Konzernerklärung zur Unternehmensführung abgebildet.

## DER DEUTSCHE CORPORATE GOVERNANCE KODEX – LEITLINIE FÜR ERFOLGREICHE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Corporate Governance bildet den Ordnungsrahmen für die Führung und Kontrolle eines Unternehmens. Dazu gehören unter anderem seine Organisation und Werte sowie seine geschäftspolitischen Grundsätze und Leitlinien. Der Deutsche Corporate Governance Kodex (DCGK) enthält Grundsätze, Empfehlungen und Anregungen zur Leitung und Überwachung von Unternehmen. Die für diesen Zweck eingerichtete Regierungskommission hat die Grundsätze, Empfehlungen und Anregungen des DCGK auf Basis wesentlicher Vorschriften sowie national und international anerkannter Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung erarbeitet. Sie überprüft die Vorgaben des DCGK unter Einbeziehung aktueller Entwicklungen regelmäßig im Sinne der Best Practice auf ihre Relevanz und passt sie bei Bedarf an. Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG richten ihre Arbeit an den Grundsätzen, Empfehlungen und Anregungen des DCGK aus. Eine gute Corporate Governance sehen wir als wesentliche Voraussetzung dafür, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern. Sie trägt dazu bei, das Vertrauen unserer Aktionärinnen und Aktionäre, Kundinnen und Kunden, Beschäftigten, Geschäftspartner sowie Investoren in unsere Arbeit zu stärken und dem stetig wachsenden Informationsbedarf nationaler und internationaler Interessengruppen gerecht zu werden.

## ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

(Stand: Zeitpunkt der Abgabe der Entsprechenserklärung)

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 15. November 2024 die gemäß § 161 AktG geforderte jährliche Entsprechenserklärung zum DCGK mit folgendem Wortlaut abgegeben:
„Vorstand und Aufsichtsrat erklären:
Den vom Bundesministerium der Justiz am 27. Juni 2022 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 28. April 2022 wurde im Zeitraum seit der letzten Entsprechenserklärung vom 17. November 2023 und wird weiterhin mit Ausnahme der nachfolgend genannten Empfehlungen aus den dort genannten Gründen und in den genannten Zeiträumen entsprochen.

> a) Empfehlung B.3 (Dauer von Vorstands-Erstbestellungen)
Die Dauer von Vorstands-Erstbestellungen wird der Aufsichtsrat wie bisher dem jeweiligen Einzelfall angemessen und am Unternehmenswohl orientiert festlegen.

- b) Empfehlung B.5 (Altersgrenze für Mitglieder des Vorstands)
  Gemäß Empfehlung B.5 soll für Mitglieder des Vorstands eine Altersgrenze festgelegt und in der Erklärung zur Unternehmensführung angegeben werden. Das wurde umgesetzt. Im September 2023 bestellte der Aufsichtsrat Herrn Dr. Manfred Döss erneut und durchbrach dabei ausnahmsweise die festgelegte Altersgrenze. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats lag diese Durchbrechung im Unternehmensinteresse, um im Rahmen der Transformation des VOLKSWAGEN Konzerns sicherzustellen, dass die Themen aus dem von Herrn Dr. Döss verantworteten Bereich „Integrität und Recht" möglichst effektiv und effizient weiter umgesetzt werden. Der Aufsichtsrat hält im Übrigen an der festgelegten Altersgrenze für Mitglieder des Vorstands fest. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass Stimmen in der juristischen Literatur so verstanden werden könnten, auch bei einer lediglich einmaligen Durchbrechung einer fortgeltenden Altersgrenze werde von Empfehlung B.5 abgewichen. Vorsorglich wird daher eine Abweichung erklärt.
- c) Empfehlung C.2 (Altersgrenze für Mitglieder des Aufsichtsrats)
  Gemäß Empfehlung C.2 hat der Aufsichtsrat für seine Mitglieder eine Altersgrenze festgelegt: Danach sollen zur Wahl als Aufsichtsratsmitglied „in der Regel nur Personen vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 75. Lebensjahr noch nicht vollendet haben". Herr Dr. Piëch hatte zum Zeitpunkt der ordentlichen Hauptversammlung 2024 das 82. Lebensjahr und bei seiner vorangehenden Wahl das 77. Lebensjahr vollendet. Der Aufsichtsrat beschloss am 1. März 2024 dennoch, Herrn Dr. Piëch erneut zur Wahl zum Mitglied des Aufsichtsrats vorzuschlagen. Herr Dr. Piëch ist einer der größten individuellen mittelbaren Aktionäre der Volkswagen Aktiengesellschaft und verfügt – auch aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit für die VOLKSWAGEN AG sowie für zahlreiche weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns – über besondere Erfahrungen und Kenntnisse auf den Geschäftsfeldern der Gesellschaft, die er nach Überzeugung des Aufsichtsrats auch weiterhin im Interesse und zum Wohl der Gesellschaft einbringen wird. Der Aufsichtsrat hält grundsätzlich an der festgelegten Regelaltersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder fest. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass Stimmen in der juristischen Literatur so verstanden werden könnten, von Empfehlung C.2 werde abgewichen, wenn der Aufsichtsrat der Hauptversammlung in mehreren zeitlich verknüpften Fällen Personen zur Wahl vorschlägt, die älter sind als in der festgelegten Altersgrenze als Regelfall vorgesehen. Vorsorglich wird daher seit dem 1. März 2024 eine Abweichung von Empfehlung C.2 erklärt.
- d) Empfehlung C.5 (Mandatsobergrenze mit Vorstands-Mandat)
  Der Vorsitzende des Aufsichtsrats nimmt Aufsichtsratsmandate in drei börsennotierten Gesellschaften des VOLKSWAGEN Konzerns, nämlich in der VOLKSWAGEN AG (als Vorsitzender), der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und der TRATON SE (als Vorsitzender), sowie ein Aufsichtsratsmandat in der Bertelsmann SE & Co. KGaA wahr und ist ferner Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE. Die VOLKSWAGEN AG, die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und die TRATON SE bilden keinen Konzern im aktienrechtlichen Sinn mit der Porsche Automobil Holding SE. Wir sind jedoch davon überzeugt, dass dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats der VOLKSWAGEN AG für die Wahrnehmung seiner Mandate genügend Zeit zur Verfügung steht.
- e) Empfehlung C.13 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen)
  Hinsichtlich dieser Empfehlung zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sind die Anforderungen unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Wir erklären daher höchstvorsorglich insoweit eine Abweichung. Dessen ungeachtet wird sich der Aufsichtsrat bemühen, den Anforderungen der Empfehlung gerecht zu werden.
- f) Empfehlung G.6 (Überwiegen der langfristig variablen Vergütung)
  Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG („Porsche AG") hat am 20. Juli 2022 mit Herrn Dr. Oliver Blume für den Fall eines erfolgreichen Börsengangs der Porsche AG einen sogenannten IPO-Bonus vereinbart. Da ein erfolgreicher Börsengang auch im Interesse der VOLKSWAGEN AG lag, behandeln wir den mit der Porsche AG vereinbarten IPO-Bonus vorsorglich als Teil der Vorstandsvergütung für Herrn Dr. Blume bei der VOLKSWAGEN AG („Drittvergütung"). Der Aufsichtsrat der VOLKSWAGEN AG hat der Drittvergütung für Herrn Dr. Blume zugestimmt. Der IPO-Bonus wurde in Form virtueller Aktien gewährt. Diese virtuellen Aktien werden in drei Tranchen über Zeiträume von ein, zwei und drei Jahren abhängig von der Entwicklung des Börsenkurses der Porsche AG-Aktien im jeweiligen Zeitraum in Geldbeträge umgerechnet und diese Geldbeträge an Herrn Dr. Blume ausgezahlt. Der Aufsichtsrat geht vorsorglich davon aus, dass die ersten beiden Tranchen des

IPO-Bonus mit Laufzeiten von ein und zwei Jahren der kurzfristig variablen und die letzte Tranche des IPO-Bonus mit einer Laufzeit von drei Jahren der langfristig variablen Vergütung von Herrn Dr. Blume zuzuordnen sind. Dadurch überstieg der Zielwert der Herrn Dr. Blume für das Geschäftsjahr 2022 insgesamt zugesagten kurzfristig variablen Vergütung den Zielwert der langfristig variablen Vergütung. Auch im laufenden Geschäftsjahr 2024 ist der im Geschäftsjahr 2022 gewährte IPO-Bonus noch nicht vollständig abgewickelt. Vor diesem Hintergrund erklären wir vorsorglich weiterhin eine Abweichung von der Empfehlung G.6. Die Vorstandsvergütung für Herrn Dr. Blume ist insgesamt gleichwohl weiterhin auf eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Gesellschaft ausgerichtet. Die Auszahlung des IPO-Bonus führt nach Einschätzung des Aufsichtsrats zu einer zielgerichteten und angemessenen Incentivierung von Herrn Dr. Blume, die sich nicht allein auf die Vorbereitung bis zum Börsengang beschränkt, sondern auch berücksichtigt, wie nachhaltig erfolgreich der Börsengang ist.

- g) Empfehlung G.7 (Festlegung der Leistungskriterien für die variablen Vergütungsbestandteile vor Beginn des Geschäftsjahrs)
  Nach Empfehlung G.7 DCGK soll der Aufsichtsrat „für das bevorstehende Geschäftsjahr für jedes Vorstandsmitglied für alle variablen Vergütungsbestandteile die Leistungskriterien festlegen." Nach überwiegender Ansicht soll der Aufsichtsrat danach die Leistungskriterien vor Beginn des Geschäftsjahrs festlegen; lediglich die Zielwerte können auch zu Beginn des Geschäftsjahrs festgelegt werden. Im April 2024 und damit nach Beginn des Geschäftsjahrs 2024 wurde im Zusammenhang mit der Umstellung der Methode zur Ermittlung der Mitarbeiterzufriedenheit eines der Leistungskriterien (Stimmungsindex) ausgesetzt, die im Vergütungssystem für den Jahresbonus im Rahmen des ESG-Faktors für das Teilziel „Soziales" festgelegt sind. Damit wurde insoweit letztlich nicht vor Beginn des Geschäftsjahrs 2024 festgelegt, welche Leistungskriterien für die variable Vergütung und damit für die Incentivierung der Vorstandsmitglieder gelten sollen. Vor diesem Hintergrund wurde von Empfehlung G.7 DCGK ab 10. April 2024 eine vorsorgliche Abweichung erklärt. Diese Abweichung ist auf den beschriebenen Fall begrenzt. Für das bevorstehende Geschäftsjahr 2025 hat der Aufsichtsrat bereits festgelegt, dass für das Teilziel „Soziales" das Leistungskriterium Diversity-Index mit 100 % gewichtet wird. Damit wird Empfehlung G.7 DCGK künftig wieder eingehalten.
- h) Empfehlung G.8 (Ausschluss nachträglicher Änderung der Zielwerte und der Vergleichsparameter bei variablen Vergütungsbestandteilen)
  Nach Empfehlung G.8 DCGK soll „eine nachträgliche Änderung der Zielwerte oder Vergleichsparameter ausgeschlossen sein". Auf Grundlage des seinerzeitigen Vergütungssystems hatte der Aufsichtsrat im Rahmen der Ziele für das laufende Geschäftsjahr 2024 noch den Stimmungsindex zugrunde gelegt und dafür konkrete Zielwerte festgelegt. In Umsetzung des angepassten Vergütungssystems wurden der Stimmungsindex für das laufende Geschäftsjahr 2024 ausgesetzt und insoweit nachträglich ein Zielwert oder Vergleichsparameter geändert. Damit wurde formal seit dem 10. April 2024 von Empfehlung G.8 DCGK abgewichen. Diese Abweichung ist auf den beschriebenen Fall begrenzt. Für das bevorstehende Geschäftsjahr 2025 wird der Aufsichtsrat für das Teilziel Soziales konkrete Zielwerte für das Leistungskriterium Diversity-Index festlegen und beabsichtigt nicht, Zielwerte nachträglich zu ändern. Damit wird Empfehlung G.8 DCGK künftig wieder eingehalten.
- i) Empfehlung G.10 Satz 2 (4-Jahre Bindungsfrist)
  Über die dritte Tranche des oben unter f) beschriebenen IPO-Bonus als Bestandteil der langfristig variablen Vergütung kann Herr Dr. Blume bereits nach drei und nicht erst nach vier Jahren verfügen.
- j) Empfehlung G.13 Satz 1 (Abfindungs-Cap)
  Der Aufsichtsrat der VOLKSWAGEN AG hat Ende Juli 2022 im Einvernehmen mit Herrn Dr. Diess beschlossen, seine Bestellung zum Mitglied und seine Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands zum Ablauf des 31. August 2022 zu beenden. Nach der mit Herrn Dr. Diess erzielten Einigung läuft sein Dienstvertrag – vorbehaltlich einer früheren Kündigung durch Herrn Dr. Diess – auch nach dem vorzeitigen Ende der Bestellung bis zum Ablauf seiner regulären Laufzeit, d.h. bis zum Ablauf des 24. Oktober 2025, weiter. Entsprechend erhält Herr Dr. Diess zwar keine Abfindung, aber unter Umständen seine vertragsgemäße Vergütung für mehr als zwei Jahre gerechnet ab seinem Ausscheiden aus dem Vorstand. Aus unserer Sicht ist nicht eindeutig, ob sich die Empfehlung nur auf Abfindungszahlungen oder auch auf Zahlungen an ein ausgeschiedenes

Vorstandsmitglied aufgrund eines fortbestehenden Dienstvertrags bezieht. Vor diesem Hintergrund erklären wir weiterhin vorsorglich eine Abweichung von Empfehlung G.13 Satz 1."

Die aktuelle Entsprechenserklärung sowie frühere Entsprechenserklärungen sind auch auf unserer nachfolgend angegebenen Internetseite veröffentlicht.

Den Anregungen des DCGK wird entsprochen.

Auch unsere börsennotierten Tochtergesellschaften Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und TRATON SE haben eine Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben, die unter den unten angegebenen Internetadressen abrufbar sind.

**ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER VOLKSWAGEN AG**
www.volkswagen-group.com/erklaerungen

**ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AG**
https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance

**ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER TRATON SE**
https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html

## VORSTAND

Der Vorstand der Volkswagen AG leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung und im Unternehmensinteresse, auf Grundlage der Satzung und der durch den Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand.

Danach sind die Aufgaben im Vorstand derzeit auf zehn Geschäftsbereiche aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands" sind das: „Technik", „Finanz und Operative Steuerung", „Personal und Markengruppe Trucks", „Integrität und Recht", „Markengruppe Progressive", „Markengruppe Sport Luxury", „China", „IT" sowie „Markengruppe Core". Dabei wird der Geschäftsbereich „Markengruppe Sport Luxury" vom Vorsitzenden des Vorstands in Personalunion geführt.

Den Geschäftsbereichen schließt sich direkt die erweiterte Konzernleitung an, die die Funktionen „Konzern Vertrieb", „Konzern Produktion", „Konzern Beschaffung" und „Konzern Forschung und Entwicklung" umfasst.

Weitere Angaben zur personellen Zusammensetzung des Vorstands können Sie dem Abschnitt „Mitglieder des Vorstands" entnehmen.

### Arbeitsweise des Vorstands

Der Vorstand der Volkswagen AG besteht gemäß § 6 der Satzung aus mindestens drei Personen, wobei die tatsächliche Zahl der Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat festgesetzt wird. Zum 31. Dezember 2024 bestand der Vorstand aus neun Mitgliedern.

Der Vorstand tagt in der Regel wöchentlich, gemäß der Geschäftsordnung für den Vorstand aber mindestens zweimal im Monat. Die Vorstandssitzungen werden vom Vorsitzenden des Vorstands einberufen. Auf Verlangen eines Vorstandsmitglieds ist der Vorsitzende des Vorstands zur Einberufung einer Vorstandssitzung verpflichtet. Der Vorsitzende des Vorstands leitet die Vorstandssitzungen. Der gesamte Vorstand entscheidet über alle Angelegenheiten, die nicht durch die Geschäftsordnung für den Vorstand oder einen Beschluss des Vorstands einem einzelnen Vorstandsmitglied zugewiesen sind, über Angelegenheiten, die nach Gesetz oder der Satzung dem gesamten Vorstand zugewiesen sind, und nach Maßgabe der Geschäftsordnung für den Vorstand über Fragen von grundsätzlicher Bedeutung sowie in wichtigen Angelegenheiten. Der Vorstand trifft seine Entscheidungen nach vorheriger gemeinsamer Aussprache oder – wenn kein Vorstandsmitglied widerspricht – im Umlaufverfahren. Beschlüsse des Vorstands werden mit Stimmenmehrheit gefasst. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden des Vorstands den Ausschlag. Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte der Vorstandsmitglieder an der Beschlussfassung teilnimmt. Abwesende Vorstandsmitglieder können mündlich, schriftlich oder über gebräuchliche Kommunikationsmittel (zum Beispiel per E-Mail) an der Beschlussfassung teilnehmen. Einzelheiten zur Zuständigkeit des gesamten Vorstands, zu Sitzungen und zur Beschluss-

fassung des Vorstands regelt die vom Aufsichtsrat erlassene Geschäftsordnung für den Vorstand, die auf der Internetseite der Volkswagen AG unter www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance veröffentlicht ist.

Unbeschadet der Gesamtverantwortung des Vorstands leitet jedes Vorstandsmitglied seinen Geschäftsbereich selbstständig. Alle Vorstandsmitglieder haben sich über die Vorgänge innerhalb ihrer Geschäftsbereiche gegenseitig zu unterrichten.

Jedes Vorstandsmitglied legt Interessenkonflikte dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und dem Vorsitzenden des Vorstands unverzüglich offen und informiert die anderen Vorstandsmitglieder hierüber.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden von ihrer jeweiligen Geschäftsleitung in eigener Verantwortung geführt. Dabei berücksichtigen die Geschäftsleitungen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen neben den Interessen der Gesellschaft auch die Interessen des Konzerns, der jeweiligen Markengruppe und der einzelnen Marken.

### Ausschüsse des Vorstands

Auf Konzernebene bestehen zu folgenden wesentlichen Themen Vorstandsausschüsse: Produkte, Technologien, Investitionen, Digitale Transformation, Integrität und Compliance, Risikomanagement sowie Führungsfragen. In den Ausschüssen sind neben den jeweils zuständigen Vorstandsmitgliedern auch die Vertretenden der jeweils thematisch relevanten Fachbereiche sowie der involvierten Marken, Markengruppen und Gesellschaften vertreten.

### Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG überwacht und berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. Er ist insbesondere in Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden. Überwachung und Beratung durch den Aufsichtsrat umfassen auch Nachhaltigkeitsthemen. Turnusmäßig erörtert der Aufsichtsrat mit dem Vorstand zudem Überlegungen zur strategischen Ausrichtung des Volkswagen Konzerns einschließlich der Nachhaltigkeitsstrategie. Die beiden Gremien analysieren gemeinsam regelmäßig den Stand der Strategieumsetzung. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat im Rahmen der gesetzlichen und vom Aufsichtsrat festgelegten Berichtspflichten regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher oder mündlicher Form über alle für das Unternehmen relevanten Fragen insbesondere der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements sowie der Compliance.

Für den Dienstverkehr mit dem Aufsichtsrat ist der Vorsitzende des Vorstands zuständig. Dieser steht in regelmäßigem Kontakt mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und berichtet ihm unverzüglich in allen Angelegenheiten von besonderem Gewicht.

Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands durch eine ausführliche Informationsordnung näher festgelegt; die Informationsordnung ist als Anhang II zur Geschäftsordnung für den Vorstand veröffentlicht auf der Internetseite der Volkswagen AG unter www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance. Berichte des Vorstands an den Aufsichtsrat oder seine Ausschüsse sind nach den Grundsätzen einer gewissenhaften und getreuen Rechenschaft und – mit Ausnahme der unverzüglichen Berichte des Vorsitzenden des Vorstands an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats in Angelegenheiten von besonderem Gewicht – in der Regel in Textform zu erstatten.

Entscheidungsnotwendige Unterlagen sind den Aufsichtsratsmitgliedern rechtzeitig vor der Sitzung zuzuleiten. Weiterführende Ausführungen zur Information des Aufsichtsrats durch den Vorstand sind im Bericht des Aufsichtsrats enthalten.

### Geschäfte mit nahestehenden Personen – Related Party Transactions

Der Prüfungsausschuss hat mit dem Vorstand ein geeignetes Verfahren zur laufenden Überwachung von Geschäften mit nahestehenden Personen (RPT – Related Party Transactions) des Volkswagen Konzerns abgestimmt. Als Teil dieses Verfahrens stellt der Vorstand sicher, dass Geschäfte mit nahestehenden Personen generell marktüblich sind, indem er den sogenannten „Best-Price"-Grundsatz verfolgt. Zudem wird für alle Geschäfte mit den einzelnen nahestehenden Personen jeweils analysiert, ob sie insgesamt die für Pflichten nach

den Regelungen zu Related Party Transactions maßgebliche Schwelle von 1,5% der Summe aus dem Anlage- und Umlaufvermögen des Volkswagen Konzerns (RPT-Schwelle) übersteigen. Zusätzlich meldet die Beschaffung sämtliche Geschäfte, bei denen das Vertragsvolumen den Betrag von einer Milliarde Euro übersteigt; in solchen Fällen wird dann gesondert geprüft, ob der Vertragspartner eine nahestehende Person im Sinn der Regeln zu Related Party Transactions ist.

Der Prüfungsausschuss überwacht das Vorgehen des Vorstands fortlaufend. Dazu beauftragt der Prüfungsausschuss regelmäßig – zuletzt für das Berichtsjahr 2024 – den Abschlussprüfer, im Rahmen von Stichprobenkontrollen zu prüfen, mit welchen nahestehenden Personen die Volkswagen AG oder andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns Geschäfte tätigen, deren wirtschaftlicher Wert im Geschäftsjahr insgesamt jeweils die RPT-Schwelle übersteigt. Wenn und soweit die RPT-Schwelle durch den wirtschaftlichen Wert der getätigten Geschäfte mit nahestehenden Personen überschritten wird, werden diese Geschäfte auch darauf geprüft, ob sie im ordentlichen Geschäftsgang und zu marktüblichen Bedingungen getätigt wurden.

Wenn ein Geschäft der Volkswagen AG mit einer nahestehenden Person die RPT-Schwelle überschreitet, ist grundsätzlich die Zustimmung des Aufsichtsrats erforderlich, außer wenn ein Ausnahmetatbestand nach § 111a Abs. 2 oder Abs. 3 AktG vorliegt. Soweit danach eine Zustimmung des Aufsichtsrats erforderlich ist, entscheidet der Aufsichtsrat der Volkswagen AG grundsätzlich als Plenum. Ein Ausschuss, der über die Zustimmung zu Related Party Transactions entscheidet, ist nicht vorgesehen; der Aufsichtsrat behält sich aber vor, einen solchen Ausschuss bei Bedarf im Einzelfall nach den Maßgaben des Aktiengesetzes einzurichten. Bei den Entscheidungen über die Zustimmung zu Related Party Transactions nehmen Mitglieder des Aufsichtsrats nicht teil, die als nahestehende Personen an dem Geschäft beteiligt sind oder bei denen aufgrund ihrer Beziehung zu der nahestehenden Person die Besorgnis eines Interessenkonflikts besteht.

Bei Geschäften der Volkswagen AG mit einer nahestehenden Person, die zugleich als unmittelbarer oder mittelbarer Aktionär der Volkswagen AG mindestens 5% des Grundkapitals hält, besteht nach der Geschäftsordnung für den Vorstand der Volkswagen AG grundsätzlich auch dann ein Zustimmungsvorbehalt für den Aufsichtsrat, wenn die RPT-Schwelle nicht überschritten wird. Über eine solche Zustimmung entscheidet das Präsidium.

### Diversitätskonzept und Nachfolgeplanung für den Vorstand

Der Aufsichtsrat hat für die Zusammensetzung des Vorstands folgendes Diversitätskonzept (§ 289f Abs. 2 Nr. 6 HGB) festgelegt:

Bei Abwägungen, welche Persönlichkeiten den Vorstand als Gremium am besten ergänzen würden, berücksichtigt der Aufsichtsrat auch Vielfalt (Diversität). Unter Vielfalt als Abwägungsgesichtspunkt versteht der Aufsichtsrat insbesondere unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter. Dabei berücksichtigt der Aufsichtsrat insbesondere auch folgende Gesichtspunkte:

- Die Vorstandsmitglieder sollen über langjährige Führungserfahrung verfügen.
- Die Vorstandsmitglieder sollen, wenn möglich, Erfahrung aus unterschiedlichen Ausbildungen und Berufen mitbringen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über technischen Sachverstand, insbesondere über Kenntnisse und Erfahrungen in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art und sonstigen technischen Erzeugnissen, sowie über internationale Erfahrung verfügen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Forschung und Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung sowie Recht und Compliance verfügen.
- Es wird angestrebt, einen Frauenanteil zu erreichen, der die gesetzliche Mindestanzahl übersteigt.
- Unter den Vorstandsmitgliedern soll eine hinreichende Altersmischung vorhanden sein.

Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverstand, Erfahrungen, Auffassungen, Vertretung der Geschlechter sowie Alter der Vorstandsmitglieder ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der Volkswagen AG zu fördern. Diese Vielfalt soll die Vorstandsmitglieder insbesondere in die Lage versetzen, für innovative Ideen aufgeschlossen zu sein, da sie gleichgerichtetem Denken der Mitglieder, dem sogenannten „Gruppendenken", entgegenwirkt. Sie soll so zu einer erfolgreichen Führung des Unternehmens beitragen.

Mit welcher Persönlichkeit eine konkrete Vorstandsposition besetzt werden soll, entscheidet der Aufsichtsrat im Unternehmensinteresse und unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalls. Bei dieser Entscheidung und bei der langfristigen Nachfolgeplanung orientiert sich der Aufsichtsrat am Diversitätskonzept. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats setzt die aktuelle Zusammensetzung des Vorstands das Diversitätskonzept im Wesentlichen um. Die Vorstandsmitglieder verfügen über langjährige Berufserfahrung, insbesondere im internationalen Kontext, und decken ein breites Spektrum an Ausbildungs- und Berufshintergründen ab. Der Vorstand verfügt insgesamt über hervorragenden technischen Sachverstand. Er hat in seiner Gesamtheit langjährige Erfahrung auf den Gebieten der Forschung und Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung sowie Recht und Compliance. Zudem ist im Vorstand eine hinreichende Altersmischung vorhanden, die den vom Aufsichtsrat im Diversitätskonzept aufgestellten Anforderungen entspricht. Die Geschlechterverteilung entspricht den gesetzlichen Vorgaben (siehe dazu auch Abschnitt „Angaben nach dem Führungspositionen-Gesetz“). Die genannten Anforderungen zur Zusammensetzung des Vorstands gewährleisten, dass der Vorstand über relevante Erfahrung in den Sektoren, Produkten und geografischen Standorten des Volkswagen Konzerns verfügt.

Die langfristige Nachfolgeplanung im Sinne der Empfehlung B.2 DCGK erfolgt durch regelmäßige Gespräche der Vorsitzenden von Vorstand und Aufsichtsrat sowie dadurch, dass das Thema regelmäßig im Präsidium des Aufsichtsrats behandelt wird. Dabei werden die Vertragslaufzeiten und Verlängerungsmöglichkeiten bei aktuellen Vorstandsmitgliedern besprochen sowie über mögliche Nachfolger beraten. Insbesondere wird erörtert, welche Kenntnisse, Erfahrungen sowie fachlichen und persönlichen Kompetenzen im Vorstand mit Blick auf die Unternehmensstrategie und aktuelle Herausforderungen vorhanden sein sollen und inwieweit die aktuelle Zusammensetzung des Vorstands dem bereits entspricht. Die langfristige Nachfolgeplanung orientiert sich an der Unternehmensstrategie und der Unternehmenskultur und berücksichtigt das vom Aufsichtsrat festgelegte Diversitätskonzept. Der Aufsichtsrat hat in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat gemäß der Empfehlung B.5 DCGK folgende Regelaltersgrenze für Mitglieder des Vorstands festgelegt: Vorstandsmitglieder sollen in der Regel maximal bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres bestellt werden. Vorstandsmitglieder können über die Vollendung des 65. Lebensjahres hinaus bis maximal zur Vollendung des 68. Lebensjahres bestellt werden, sofern der Aufsichtsrat dies mit einer Zwei-Drittel-Mehrheit beschließt.

## AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG erfüllt seine Aufgaben in gemeinschaftlicher Arbeit seiner Mitglieder. Er berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und ist in bestimmte Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden.

Angaben zur personellen Zusammensetzung des Aufsichtsrats und der Aufsichtsratsausschüsse sowie deren Vorsitzenden und zur Dauer der Zugehörigkeit der einzelnen Mitglieder zum Aufsichtsrat können Sie dem Abschnitt „Mitglieder des Aufsichtsrats und Besetzung der Ausschüsse“ entnehmen. Weiterführende Informationen zur Arbeit des Aufsichtsrats sind im Bericht des Aufsichtsrats enthalten.

### Überblick

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur Hälfte aus Vertretern der Anteilseigner. Das Land Niedersachsen ist nach § 11 Abs. 1 der Satzung der Volkswagen AG berechtigt, zwei dieser Vertreter der Anteilseigner zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15 % der Stammaktien der Gesellschaft hält. Die übrigen Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung gewählt.

Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Arbeitnehmervertretern. Diese werden nach dem Mitbestimmungsgesetz von den Arbeitnehmern gewählt. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind von den Beschäftigten gewählte Arbeitnehmer. Die anderen drei Vertreter der Arbeitnehmer sind von den Beschäftigten gewählte Gewerkschaftsvertreter.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist in der Regel ein Vertreter der Anteilseigner, sein Stellvertreter ist in der Regel ein Vertreter der Arbeitnehmer. Beide wählt der Aufsichtsrat aus seiner Mitte.

Die Geschäfte des Aufsichtsrats werden durch ein eigenständiges Büro des Aufsichtsratsvorsitzenden geführt. Der Aufsichtsratsvorsitzende achtet auf die Unabhängigkeit des Büros des Aufsichtsratsvorsitzenden sowie dessen fachliche Besetzung und übt in Abstimmung mit den zuständigen Vorstandsmitgliedern die Personalhoheit aus.

Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder und beschließt auf Vorschlag des Präsidiums ein klares und verständliches System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder. Bei jeder wesentlichen Änderung, mindestens jedoch alle vier Jahre, legt er es der Hauptversammlung zur Billigung vor.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Die Aufsichtsratsmitglieder können ihre Aufgaben nicht durch andere wahrnehmen lassen.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats ist auch nach der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat verpflichtet, Interessenkonflikte dem Aufsichtsratsvorsitzenden gegenüber unverzüglich offenzulegen. Der Aufsichtsrat informiert in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte in der Person eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen.

Aufsichtsratsmitglieder sollen nach der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat keine Organfunktion oder Beratungsaufgabe bei wesentlichen Wettbewerbern der Volkswagen AG oder bei wesentlichen Wettbewerbern eines von der Volkswagen AG abhängigen Unternehmens ausüben und nicht in einer persönlichen Beziehung zu einem wesentlichen Wettbewerber stehen.

Die Gesellschaft unterstützt die Aufsichtsratsmitglieder bei ihrer Amtseinführung sowie den Aus- und Fortbildungsmaßnahmen angemessen. Über durchgeführte Maßnahmen wird im Bericht des Aufsichtsrats berichtet.

### Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat fasst seine Beschlüsse in der Regel in gemeinsamer Sitzung. Er muss mindestens zwei Sitzungen im Kalenderhalbjahr abhalten. Die jeweilige genaue Anzahl der Sitzungen und ihre Schwerpunktthemen sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats koordiniert die Arbeit im Aufsichtsrat. Er nimmt die Belange des Aufsichtsrats nach außen wahr und vertritt die Gesellschaft für den Aufsichtsrat gegenüber dem Vorstand. Der Aufsichtsratsvorsitzende führt in angemessenem Rahmen mit Investoren Gespräche über aufsichtsratsspezifische Themen sowie in Abstimmung mit dem Vorstand über nicht aufsichtsratsspezifische Themen. Näheres zu diesen Gesprächen mit Investoren wird im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

Um die Bedeutung der Aspekte der ökologischen Nachhaltigkeit, der sozialen Verantwortung und einer guten Unternehmensführung zu betonen, hat der Aufsichtsrat einen Beauftragten für Umwelt (Environment), Soziales und Governance (ESG) bestimmt. Aktuell nimmt Herr Hans Dieter Pötsch diese Aufgabe wahr.

Der Aufsichtsrat tagt regelmäßig auch ohne den Vorstand. Am Ende jeder Sitzung des Aufsichtsrats findet grundsätzlich eine Aussprache statt, bei der kein Vorstandsmitglied anwesend ist. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats beruft die Sitzungen des Aufsichtsrats ein und leitet sie. Im Falle seiner Verhinderung übernimmt der Stellvertreter diese Aufgaben.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse können entscheiden, dass bei Bedarf Sachverständige und Auskunftspersonen zur Beratung über einzelne Gegenstände, wie auch ESG-Fragen, hinzugezogen werden. Wird der Abschlussprüfer als Sachverständiger zu einer Sitzung des Aufsichtsrats oder eines Ausschusses hinzugezogen, nehmen Vorstandsmitglieder insoweit an einer solchen Sitzung nicht teil, wenn nicht der Aufsichtsrat oder der Ausschuss ihre Teilnahme für erforderlich erachtet.

Der Aufsichtsrat ist nur beschlussfähig, wenn mindestens zehn Mitglieder an der Beschlussfassung teilnehmen. Der jeweilige Vorsitzende bestimmt die Form der Sitzung und die Art der Abstimmung im Aufsichtsrat und in seinen Ausschüssen. Wenn der Vorsitzende dieses für den Einzelfall bestimmt, können Sitzungen auch unter Nutzung von Telekommunikationsmitteln durchgeführt werden oder Mitglieder unter Nutzung von Telekommunikationsmitteln an Sitzungen teilnehmen. Der Vorsitzende kann auch bestimmen, dass die Erklärungen der Mitglieder bei der Beschlussfassung des Aufsichtsrats oder seiner Ausschüsse schriftlich, fernmündlich oder in anderer vergleichbarer Form abgegeben werden. Beschlüsse des Aufsichtsrats bedürfen der Mehrheit der abgegebenen Stimmen, soweit nicht in der Satzung oder gesetzlich etwas anderes vorgesehen ist. Beschlüsse

über die Zustimmung zur Errichtung und Verlegung von Produktionsstätten bedürfen der Mehrheit von zwei Drittel der Aufsichtsratsmitglieder. Ergibt eine Abstimmung im Aufsichtsrat Stimmengleichheit, so hat bei einer erneuten Abstimmung über denselben Gegenstand, wenn auch sie Stimmengleichheit ergibt, der Aufsichtsratsvorsitzende zwei Stimmen. Über jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse ist eine Niederschrift aufzunehmen. Die Niederschrift über eine Sitzung hat den Ort und den Tag der Sitzung, die Teilnehmenden, die Gegenstände der Tagesordnung, den wesentlichen Inhalt der Beratungen und die gefassten Beschlüsse wiederzugeben.

Weitere Einzelheiten zu Aufgaben, Sitzungen, zur Beschlussfassung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats regelt die vom Aufsichtsrat erlassene Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat, die auf der Internetseite der Volkswagen AG unter www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance veröffentlicht ist.

### Ausschüsse des Aufsichtsrats

Um die ihm obliegenden Aufgaben zu erfüllen, hat der Aufsichtsrat vier Ausschüsse gebildet: das Präsidium, den Nominierungsausschuss, den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG und den Prüfungsausschuss. Dem Präsidium gehören derzeit jeweils vier Vertreter der Anteilseigner und vier Vertreter der Arbeitnehmer an. Die Vertreter der Anteilseigner im Präsidium bilden den Nominierungsausschuss. Dem Vermittlungsausschuss gehören je zwei, dem Prüfungsausschuss je drei Vertreter der Anteilseigner- und der Arbeitnehmerseite an.

Nachfolgend wird beschrieben, welche Aufgaben der Aufsichtsrat den jeweiligen Ausschüssen generell übertragen hat. Das schließt nicht aus, dass der Aufsichtsrat Ausschüssen – soweit rechtlich zulässig – in Einzelfällen weitere Aufgaben überträgt.

Das Präsidium des Aufsichtsrats bereitet in seinen Sitzungen die Beschlüsse des Aufsichtsrats sorgfältig vor, berät die personelle Besetzung des Vorstands und entscheidet unter anderem über dessen nicht vergütungsbezogene vertragliche Angelegenheiten sowie über die Zustimmung zu Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Ferner übt das Präsidium die Funktion eines „Vergütungsausschusses" aus und bereitet die Entscheidungen des Aufsichtsrats über Fragen der Vorstandsvergütung vor. Das Präsidium unterstützt und berät den Aufsichtsratsvorsitzenden. Es sorgt gemeinsam mit dem Vorstandsvorsitzenden für die langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand.

Der Nominierungsausschuss schlägt dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vor. Vorher vergewissert er sich bei den Kandidaten, dass sie den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen können und ermittelt die persönlichen und geschäftlichen Beziehungen der Kandidaten zur Volkswagen AG und ihren Konzernunternehmen, den Organen der Volkswagen AG und zu den Aktionärinnen und Aktionären, die direkt oder indirekt mehr als 10 % der stimmberechtigten Aktien der Volkswagen AG halten. Der Nominierungsausschuss berücksichtigt bei seinen Vorschlägen an den Aufsichtsrat ferner, dass der Aufsichtsrat bei seinen Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung die vom Aufsichtsrat benannten konkreten Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats berücksichtigen und gleichzeitig die Ausfüllung des vom Aufsichtsrat für das Gesamtgremium erarbeiteten Kompetenzprofils anstreben soll; dabei achtet der Nominierungsausschuss insbesondere auch darauf, dass im Gesamtgremium keine Kompetenzlücken auftreten (Skill Gaps Assessment). Der Nominierungsausschuss berücksichtigt ferner das im Hinblick auf die Zusammensetzung des Aufsichtsrats verfolgte Diversitätskonzept.

Der Vermittlungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat Vorschläge für eine Bestellung von Vorstandsmitgliedern oder einen Widerruf der Bestellung zu unterbreiten, wenn im Aufsichtsrat für die betreffende Maßnahme in einer ersten Abstimmung keine Mehrheit erreicht wurde, die mindestens zwei Drittel der Stimmen aller Aufsichtsratsmitglieder umfasst.

Der Prüfungsausschuss befasst sich unter anderem mit der Prüfung der Rechnungslegung einschließlich des Jahres- und Konzernabschlusses, des zusammengefassten Lageberichts und der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG. Der Prüfungsausschuss befasst sich zudem mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Überwachung des Prozesses der Nachhaltigkeitsberichterstattung, der Abschlussprüfung, insbesondere der Auswahl und der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Qualität der Abschlussprüfung und den vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen. Ferner befasst sich der Prüfungsausschuss mit der Compliance, mit der Angemessenheit und

Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems einschließlich des Compliance-Managementsystems sowie des internen Revisionssystems; er befasst sich auch mit dem internen Verfahren im Sinn von § 111a Abs. 2 AktG zur regelmäßigen Bewertung, ob Geschäfte mit nahestehenden Personen im ordentlichen Geschäftsgang und zu marktüblichen Bedingungen getätigt wurden. Zusätzlich befasst sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit den Quartalsfinanzberichten und dem Halbjahresfinanzbericht des Volkswagen Konzerns.

Weitere Einzelheiten zu Aufgaben, Sitzungen, zur Beschlussfassung und Arbeitsweise der Ausschüsse des Aufsichtsrats regeln die vom Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnungen für die einzelnen Ausschüsse des Aufsichtsrats, die auf der Internetseite der Volkswagen AG unter www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance veröffentlicht sind.

### Ziele für die Besetzung des Aufsichtsrats, Kompetenzprofil und Diversitätskonzept

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG strebt angesichts der unternehmensspezifischen Situation, des Unternehmensgegenstands, der Größe der Gesellschaft und des Anteils der internationalen Geschäftstätigkeit sowie unter Berücksichtigung der Eigentümerstruktur als Ziel eine Zusammensetzung des Aufsichtsrats an, die die folgenden Elemente berücksichtigt:

- Mindestens drei Aufsichtsratsmandate sollen Personen innehaben, die in besonderem Maße das Kriterium der Internationalität verkörpern.
- Des Weiteren sollen aufseiten der Anteilseigner mindestens vier Mandate auf Personen entfallen, die nach den Kriterien der Empfehlungen C.7 bis C.9 DCGK unabhängig im Sinne der Empfehlung C.6 DCGK sind.
- Mindestens drei Aufsichtsratssitze sollen Personen innehaben, die in besonderem Maße zur Vielfalt (Diversität) beitragen.
- Bei Wahlvorschlägen sollen in der Regel keine Personen berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 75. Lebensjahr vollendet haben.

Die vorstehenden Kriterien werden nach Einschätzung des Aufsichtsrats erfüllt. Zahlreiche Aufsichtsratsmitglieder verkörpern in besonderem Maße das Kriterium der Internationalität; im Aufsichtsrat sind verschiedene Nationalitäten vertreten und zahlreiche Mitglieder verfügen über internationale Berufserfahrung. Mehrere Aufsichtsratsmitglieder tragen in besonderem Maße zur Diversität bei, insbesondere Frau Hessa Sultan Al Jaber, Frau Daniela Cavallo, Frau Julia Willie Hamburg, Frau Marianne Heiß sowie die Herren Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud und Matías Carnero Sojo. Dem Aufsichtsrat gehören Mitglieder unterschiedlichen Alters an. Unabhängige Aufsichtsratsmitglieder im Sinne der Empfehlung C.6 des DCGK sind aktuell jedenfalls Frau Hessa Sultan Al Jaber, Frau Julia Willie Hamburg und Frau Marianne Heiß sowie die Herren Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud und Stephan Weil.

Zur Unabhängigkeit von Anteilseignervertretern von der Gesellschaft und vom Vorstand hat die Anteilseignerseite gemäß C.7, 8 DCGK folgende Einschätzungen getroffen:

Die Mitglieder des Aufsichtsrats Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche, Wolfgang Porsche und Stephan Weil gehören dem Aufsichtsrat zwar seit mehr als zwölf Jahren an und erfüllen damit einen der in C.7 DCGK genannten Indikatoren für fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft und vom Vorstand. Die Anteilseignerseite kommt bei Würdigung aller Umstände des Einzelfalls aber zur Einschätzung, dass die genannten Mitglieder des Aufsichtsrats dennoch unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sind. Dabei stützt sich die Anteilseignerseite insbesondere auf folgende Gründe:

- Die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche sind gemeinsam mit anderen Familiengesellschaftern mittelbar beherrschende Gesellschafter der Porsche Automobil Holding SE, die größter Einzelaktionär der Volkswagen AG ist. Die Geschäftsführung des Vorstands der Volkswagen AG betrifft daher wirtschaftlich das eigene Vermögen der Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche.
- Herr Stephan Weil ist vom Land Niedersachsen aufgrund seines Amtes als Ministerpräsident in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG entsandt. Das Land Niedersachsen kann die Entsendung jederzeit beenden. Das Land Niedersachsen ist am Kapital der Volkswagen AG – teilweise mittelbar – mit circa 11,8 % beteiligt. Die

Geschäftsführung des Vorstands der Volkswagen AG betrifft daher wirtschaftlich Vermögen des Landes Niedersachsen.

- Die Besetzung des Vorstands hat sich während der Amtszeit der Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche, Wolfgang Porsche und Stephan Weil mehrfach grundlegend geändert. Die derzeit amtierenden Vorstandsmitglieder sind seit maximal knapp sieben Jahren im Amt. Es bestehen daher keine Anhaltspunkte, dass sich die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche, Wolfgang Porsche und Stephan Weil gegenüber amtierenden Vorstandsmitgliedern aufgrund einer langen Zusammenarbeit nicht mehr unvoreingenommen verhalten würden. Auch sonst gibt es keine Anhaltspunkte für eine „Betriebsblindheit" der Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche, Wolfgang Porsche und Stephan Weil.
- Die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche sind von ihrer Vergütung als Mitglieder des Aufsichtsrats nicht finanziell abhängig. Auch Herr Stephan Weil ist von seiner Vergütung als Mitglied des Aufsichtsrats nicht finanziell abhängig; er muss diese Vergütung ohnehin nach dem niedersächsischen Ministergesetz weit überwiegend an das Land Niedersachsen abführen.

Auch abgesehen von ihrem jeweiligen Amt als Mitglied des Aufsichtsrats stehen die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche, Wolfgang Porsche und Stephan Weil in keiner persönlichen Beziehung zur Gesellschaft oder zum Vorstand, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. In der Aufsichtsratsarbeit der vergangenen Jahre sind bei den Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche, Wolfgang Porsche und Stephan Weil auch keine entsprechenden Interessenkonflikte aufgetreten.

Das Mitglied des Aufsichtsrats Herr Hans Dieter Pötsch ist zwar seinerzeit bei seiner gerichtlichen Bestellung im Herbst 2015 direkt vom Vorstand in den Aufsichtsrat gewechselt und bei seiner Wahl zum Mitglied des Aufsichtsrats durch die darauffolgende Hauptversammlung im Jahr 2016 lag dieser Wechsel noch keine zwei Jahre zurück, sodass Herr Pötsch einen der in C.7 DCGK genannten Indikatoren für fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft und vom Vorstand erfüllte; zudem kann nicht ausgeschlossen werden, dass Herr Pötsch diesen Indikator immer noch erfüllt. Die Anteilseignerseite kommt bei Würdigung aller Umstände des Einzelfalls aber zur Einschätzung, dass Herr Pötsch dennoch unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand ist: Der Wechsel von Herrn Pötsch vom Vorstand in den Aufsichtsrat liegt inzwischen mehr als neun Jahre zurück. Herr Pötsch wurde im Juli 2021 bereits zum zweiten Mal von der Hauptversammlung zum Mitglied des Aufsichtsrats gewählt. Seit dem Wechsel vom Vorstand in den Aufsichtsrat im Oktober 2015 hat sich im Übrigen die Zusammensetzung des Vorstands vollständig geändert.

Ein in C.7 DCGK genannter Indikator für fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft und vom Vorstand stellt darauf ab, ob ein Mitglied des Aufsichtsrats „aktuell oder in dem Jahr bis zu seiner Ernennung direkt oder als Gesellschafter oder in verantwortlicher Funktion eines konzernfremden Unternehmens eine wesentliche geschäftliche Beziehung mit der Gesellschaft oder einem von dieser abhängigen Unternehmen unterhält oder unterhalten hat". Das Mitglied des Aufsichtsrats Frau Marianne Heiß war bis April 2023 Geschäftsführerin der BBDO Group Germany GmbH, und Unternehmen der BBDO Gruppe unterhielten geschäftliche Beziehungen mit Unternehmen des Volkswagen Konzerns. Die Anteilseignerseite kommt bei Würdigung aller Umstände des Einzelfalls zur Einschätzung, dass Frau Heiß gleichwohl unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand ist. Dabei stützt sich die Anteilseignerseite insbesondere auf folgende Gründe:

- Frau Heiß ist seit nahezu zwei Jahren nicht mehr Geschäftsführerin der BBDO Group Germany GmbH. Sie hat zwischenzeitlich sämtliche weiteren Funktionen in Unternehmen beendet, die mit der BBDO Group Germany GmbH verbunden sind, und erhält auch keine nachlaufende variable Vergütung mehr von solchen Unternehmen. Die Hauptversammlung im Jahr 2023 hat Frau Heiß nach ihrem Ausscheiden als Geschäftsführerin der BBDO Group Germany GmbH als Mitglied des Aufsichtsrats wiedergewählt.
- In der Vergangenheit ist kein Anhaltspunkt aufgetreten, der Rückschlüsse darauf zulässt, dass Frau Heiß bei ihrer Tätigkeit im Aufsichtsrat durch die zwischen Unternehmen der BBDO Gruppe und Unternehmen des Volkswagen Konzerns bestehende Geschäftsbeziehung beeinflusst worden wäre.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat das folgende Kompetenzprofil für das Gesamtgremium beschlossen: Um seine Kontroll- und Beratungsaufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen zu können, muss der Aufsichtsrat als

Gesamtgremium über die hierfür erforderliche Expertise, das heißt Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen, verfügen. Dazu müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sein, in dem die Gesellschaft tätig ist – also der Automobilbranche –, und die Geschäfte, die die Gesellschaft betreibt, beurteilen können. Zudem sollen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit über Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen verfügen.

Wesentliche Kompetenzen, über die der Aufsichtsrat als Gesamtgremium verfügen soll, sind insbesondere Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen

- in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art oder sonstigen technischen Erzeugnissen (Fahrzeuge – Herstellung/Vertrieb),
- über die Automobilbranche und deren Transformation, insbesondere mit Blick auf die Themen Elektromobilität und Mobilitätsdienstleistungen, das Geschäftsmodell und die Märkte, Kundenbedürfnisse sowie Know-how zu den Produkten (Automobilbranche),
- auf dem Gebiet Forschung und Entwicklung, insbesondere im Bereich der für das Unternehmen relevanten Technologien (Forschung/Entwicklung),
- auf den Gebieten Digitalisierung und digitale Transformation, Software, künstliche Intelligenz, Automatisierung, Informationstechnologie und -sicherheit (Digitalisierung/IT),
- in Führungspositionen und Aufsichtsgremien von Unternehmen, auch Holdings und Start-Ups, oder großen Organisationen (Leitung/Überwachung),
- auf den Gebieten Recht und Compliance (Recht/Compliance),
- im Bereich Nachhaltigkeit, insbesondere mit Blick auf Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekte (ESG), zum Beispiel zu Ressourcen, Lieferketten, Energieversorgung, Corporate Social Responsibility, nachhaltige Technologien und entsprechende Geschäftsmodelle (Nachhaltigkeit/ESG),
- in den Bereichen Finanzen, in der Rechnungslegung und in der Abschlussprüfung, vor allem besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme und in der Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie in der Abschlussprüfung und der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung (Finanzexpertinnen und -experten) (Finanzen/Rechnungslegung/Abschlussprüfung),
- im Bereich Personalkompetenz (insbesondere Suche und Auswahl von Vorstandsmitgliedern, Nachfolgeprozess) sowie Kenntnisse von Anreiz- und Vergütungssystemen für den Vorstand (Personal),
- in den Bereichen Mitbestimmung, Arbeitnehmerbelange und Arbeitswelt im Unternehmen (Arbeitnehmerbelange).

Ferner hat der Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung folgendes Diversitätskonzept festgelegt:

- Der Aufsichtsrat ist so zusammenzusetzen, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen.
- Zu diesem Zweck hat der Aufsichtsrat Ziele für seine Zusammensetzung festzulegen, die auch die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex berücksichtigen. Die vom Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung jeweils festgelegten Ziele beschreiben zugleich das Konzept, mit dem der Aufsichtsrat insgesamt eine vielfältige Besetzung anstrebt (Diversitätskonzept gemäß § 289f Abs. 2 Nr. 6 HGB). Zudem soll bei der Suche nach qualifizierten Persönlichkeiten, die den Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit im Rahmen dieser Ziele bestmöglich mit Fach- und Führungskompetenzen verstärken würden, generell auf Vielfalt (Diversität) geachtet werden. Bei der Vorbereitung von Besetzungsvorschlägen soll im Einzelfall gewürdigt werden, inwiefern eine Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Aufsichtsratsmitglieder unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter der Aufsichtsratsarbeit zugutekommen. Im Aufsichtsrat sollten breit gefächerte Erfahrungswerte und unterschiedliche Spezialkenntnisse vertreten sein. Zudem sollte der Aufsichtsrat insgesamt über eine umfassende Meinungs- und Kenntnisvielfalt verfügen, um ein gutes Verständnis des aktuellen Stands sowie der längerfristigen Chancen und Risiken im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit des Unternehmens entwickeln zu können.

- Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner sollen das Diversitätskonzept des Aufsichtsrats in der Weise berücksichtigen, dass eine Umsetzung durch entsprechende Wahlbeschlüsse der Hauptversammlung unterstützt wird. Die Hauptversammlung ist jedoch an Wahlvorschläge des Aufsichtsrats nicht gebunden.
- Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Aufsichtsratsmitglieder ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der Volkswagen AG zu fördern. Diese Vielfalt soll die Aufsichtsratsmitglieder in die Lage versetzen, Entscheidungen des Vorstands konstruktiv zu hinterfragen und für innovative Ideen aufgeschlossen zu sein, da sie gleichgerichtetem Denken der Mitglieder, dem sogenannten „Gruppendenken", entgegenwirkt. Sie trägt so zu einer wirksamen Kontrolle der Geschäftsleitung bei.

## QUALIFIKATIONSMATRIX[1]

| | Fahrzeuge – Herstellung/ Vertrieb | Automobil-branche | Forschung/ Entwicklung | Digitali-sierung/ IT | Leitung/ Überwachung | Recht/ Compliance | Nach-haltigkeit/ ESG | Finanzen/ Rechnungs-legung/ Abschluss-prüfung | Personal | Arbeitnehmer belange |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Hessa Sultan Al Jaber | x | x | x | x | x | x | | x | | |
| Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud | | x | | | x | | x | x | x | |
| Rita Beck | x | x | | | x | | | x | x | x |
| Harald Buck | x | x | | | x | | | x | x | x |
| Matías Carnero Sojo | x | x | | | x | x | | | x | x |
| Daniela Cavallo | | x | | | x | x | x | x | x | x |
| Julia Willie Hamburg | | | | | x | | x | | | |
| Marianne Heiß | | x | | x | x | x | x | x | x | |
| Jörg Hofmann | | x | | | x | | x | | x | x |
| Arno Homburg | x | x | x | | x | x | x | | x | x |
| Günther Horvath | | x | | | x | x | | | x | |
| Daniela Nowak | x | x | | | | | | | | x |
| Hans Michel Piëch | x | x | | | x | x | | | x | |
| Hans Dieter Pötsch | x | x | | | x | x | x | x | x | |
| Ferdinand Oliver Porsche | x | x | | | x | x | | x | x | |
| Wolfgang Porsche | x | x | | | x | x | | | x | |
| Gerardo Scarpino | x | x | x | | x | | | x | x | x |
| Karina Schnur | x | x | | | x | | x | x | x | x |
| Conny Schönhardt | x | x | | | x | x | x | x | x | x |
| Stephan Weil | | x | | | x | x | x | | x | |

1 Welche Fähigkeiten, Kenntnisse und fachlichen Erfahrungen mit den Stichworten verbunden sind, ergibt sich aus dem Kompetenzprofil. Eine Kompetenz liegt bereits dann vor, wenn das Aufsichtsratsmitglied Expertise in einem Teilbereich der Kompetenz hat, das heißt für die Kompetenz Fahrzeuge zum Beispiel entweder im Bereich Herstellung oder im Bereich Vertrieb. Die Zuordnung der Kompetenzen basiert auf einer Selbsteinschätzung des jeweiligen Aufsichtsratsmitglieds.

Zur Umsetzung des Kompetenzprofils und des Diversitätskonzepts sind insbesondere Aufsichtsrat und Nominierungsausschuss im Rahmen ihrer Wahlvorschläge an die Hauptversammlung berufen. Der Aufsichtsrat empfiehlt auch den Arbeitnehmervertretungen und Gewerkschaften, die bei Wahlen ihrer Vertretenden ein Vorschlagsrecht haben, sowie dem Land Niedersachsen im Rahmen seines Rechts zur Entsendung von Aufsichtsratsmitgliedern, das Diversitätskonzept, die Zusammensetzungsziele und das Kompetenzprofil zu berücksichtigen. Dasselbe gilt für Personen, die im Rahmen einer eventuell erforderlichen gerichtlichen Ersatzbestellung ein Antragsrecht haben.

Neben dem Diversitätskonzept wird auch das Kompetenzprofil mit der aktuellen Besetzung des Aufsichtsrats umgesetzt. Die genannten Anforderungen des Diversitätskonzepts, des Kompetenzprofils und der Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats sollen auch sicherstellen, dass das Gesamtgremium über relevante Erfahrung im Bereich der Geschäftstätigkeit und geografischen Standorte des Volkswagen Konzerns verfügt. Der Stand der Umsetzung des Kompetenzprofils und die Kompetenzen der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder ergeben sich aus der abgebildeten Qualifikationsmatrix.

Ferner verfügen mehrere Aufsichtsratsmitglieder, unter anderem Herr Mansoor Al-Mahmoud, Frau Marianne Heiß, Herr Ferdinand Oliver Porsche und Herr Hans Dieter Pötsch, über Sachverstand sowohl auf dem Gebiet Rechnungslegung, einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung, als auch auf dem Gebiet Abschlussprüfung, einschließlich der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Herr Al-Mahmoud hat als ehemaliger langjähriger CEO der Qatar Investment Authority und zuvor deren „Head of Risk Management" sowie aus Führungsfunktionen einer Bank und einer Börse besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme sowie auf dem Gebiet der Abschlussprüfung gesammelt. Diese Kenntnisse und Erfahrungen beziehen sich auch auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung: Bei der Qatar Investment Authority stellte Herr Al-Mahmoud die Anlagestrategie auf Investitionen mit ESG-Zielen um und setzte eine Nachhaltigkeitsagenda um, die auch Gegenstand der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Qatar Investment Authority war. Herr Al-Mahmoud befasste sich zudem insofern eingehend mit den Nachhaltigkeitsberichten von Unternehmen mit Blick darauf, ob sie zur Nachhaltigkeitsstrategie der Qatar Investment Authority passen.

Frau Heiß war langjährig als CFO und zuvor mehrere Jahre für Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaften tätig. Herr Ferdinand Oliver Porsche ist langjähriges Mitglied in Prüfungsausschüssen und war mehrere Jahre für eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft tätig; Herr Pötsch ist langjähriges Mitglied und Vorsitzender in Prüfungsausschüssen und war langjährig als CFO der Volkswagen AG sowie zuvor als Leiter Controlling der BMW AG tätig. Im Rahmen ihrer langjährigen Tätigkeit in Prüfungsausschüssen waren Frau Heiß, Herr Ferdinand Oliver Porsche und Herr Pötsch auch mit der Prüfung nichtfinanzieller Erklärungen befasst, die sich auf Nachhaltigkeit in Form wesentlicher Umwelt- und Sozialbelange beziehen. Frau Heiß war ebenfalls im Rahmen ihrer früheren Tätigkeit bei der BBDO Group Germany GmbH und Herr Pötsch ist auch im Rahmen seiner Tätigkeit bei der Porsche Automobil Holding SE mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung befasst. Frau Heiß ist zudem ESG-Expertin im Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE. Frau Heiß sowie die Herren Al-Mahmoud, Pötsch und Ferdinand Oliver Porsche verfolgen und begleiten die aktuellen Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung und bringen ihre Expertise in den Prüfungsausschuss beziehungsweise in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG ein.

Weitere Einzelheiten zu den Kompetenzen der Aufsichtsratsmitglieder ergeben sich aus den Lebensläufen. Die Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder sind unter www.volkswagen-group.com/unternehmensfuehrung abrufbar und werden jährlich aktualisiert.

Nominierungsausschuss und Aufsichtsrat haben die konkreten Zusammensetzungsziele, das Diversitätskonzept und das Kompetenzprofil (in seiner jeweils geltenden Fassung) auch bei ihren Wahlvorschlägen an die ordentliche Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2024 zur Wahl von drei Aufsichtsratsmitgliedern berücksichtigt. Auch bei der gerichtlichen Bestellung eines neuen Aufsichtsratsmitglieds unter den Arbeitnehmervertretern im Geschäftsjahr 2024 wurde den Zusammensetzungszielen, dem Diversitätskonzept und dem Kompetenzprofil Rechnung getragen.

### Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig alle zwei Jahre intern, wie wirksam der Aufsichtsrat insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Dazu wird zunächst ein Fragebogen an alle Mitglieder verteilt, in dem die Aufsichtsratsmitglieder ihre Einschätzung zur Wirksamkeit der Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, zum Informationsaustausch mit dem Vorstand, zur Tiefe und Qualität der Vorlagen und Diskussionen im Aufsichtsrat abgeben und Verbesserungsmöglichkeiten vorschlagen können. Dabei werden die Aufsichtsratsmitglieder insbesondere auch gebeten, vergleichende Betrachtungen zu vergleichbaren Gremien anderer Unternehmen anzustellen, in denen sie ebenfalls Mandate ausüben, und daraus gegebenenfalls konkrete Verbesserungsvorschläge abzuleiten. Nach der Auswertung der Fragebögen werden in der Regel in der folgenden regulären Plenumssitzung das Ergebnis und Verbesserungsmöglichkeiten besprochen. Aus den Ergebnissen werden kontinuierlich Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeit des Aufsichtsrats abgeleitet und umgesetzt. Die Aufsichtsratsmitglieder bewerten spätestens im Rahmen der nächsten Selbstbeurteilung, ob durch die Maßnahmen die jeweils angestrebten Verbesserungen erreicht wurden. Die letzte interne Selbstbeurteilung wurde im Zeitraum von Ende 2023 bis Anfang 2024 durchgeführt.

## ANGABEN NACH DEM FÜHRUNGSPOSITIONEN-GESETZ

Aufgrund des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz, FüPoG) gilt seit dem 1. Januar 2016 für den Aufsichtsrat der Volkswagen AG für neu zu besetzende Mandate die gesetzlich vorgeschriebene Quote von mindestens 30% Frauen und mindestens 30% Männern. Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite haben beschlossen, dass jede Seite diese Quote eigenständig erfüllt (Getrennterfüllung). Die Quote von mindestens 30% Frauen und mindestens 30% Männern wird aufseiten der Anteilseigner seit Beendigung der 56. Ordentlichen Hauptversammlung am 22. Juni 2016 erfüllt, aufseiten der Arbeitnehmervertreter seit Beendigung der 57. ordentlichen Hauptversammlung am 10. Mai 2017. Sowohl die Anteilseigner- als auch die Arbeitnehmerseite erfüllten die Quote auch am 31. Dezember 2024. Aktuell gehören dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG insgesamt 40% Frauen an.

Nach dem Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz II, FüPoG II) gilt für die Volkswagen AG zwingend ein Beteiligungsgebot, dem zufolge mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands sein müssen. Das Beteiligungsgebot ist seit dem 1. August 2022 bei der Bestellung einzelner oder mehrerer Vorstandsmitglieder einzuhalten. Dieses Beteiligungsgebot hält die Volkswagen AG ein.

Für die Frauenanteile im Management hat sich die Volkswagen AG im Einklang mit dem Führungspositionen-Gesetz bis zum Jahresende 2025 einen Frauenanteil von 16,5% für die erste Führungsebene und von 23,4% für die zweite Führungsebene innerhalb der aktiven Belegschaft zum Ziel gesetzt. Zum 31. Dezember 2024 lag der Frauenanteil in der aktiven Belegschaft in der ersten Führungsebene bei 16,8 (15,3)% und in der zweiten bei 22,0 (21,5)%.

## VERGÜTUNGSBERICHT

Die Vergütungssysteme für die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat sowie der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2024 sind auf der Internetseite www.volkswagen-group.com/verguetung abrufbar. Unter dieser Adresse sind auch die Vergütungsberichte der Vorjahre zu finden. Die Vergütungsberichte enthalten sowohl ausführliche Erläuterungen und Beschreibungen der Vergütungssysteme für die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat als auch Angaben und Erläuterungen zur individuellen Vergütung der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat.

## UNTERNEHMENSFÜHRUNGSPRAKTIKEN, DIE ÜBER DIE GESETZLICHEN ANFORDERUNGEN HINAUS ANGEWANDT WERDEN

### Code of Conduct und Konzerngrundsätze

Der Code of Conduct bildet das gemeinsame Wertefundament für integres und regelkonformes Verhalten im Volkswagen Konzern für alle Marken und Gesellschaften. Er wirkt als zentrales Element, um das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden zu stärken, leistet Hilfe und vermittelt Ansprechpartner. Das gemeinsame Wertefundament für alle Marken und Gesellschaften des Konzerns bilden die Konzerngrundsätze, als Teil des Code of Conduct. Sie bilden die Grundlage der Unternehmenskultur und beschreiben, wofür der Volkswagen Konzern weltweit in allen Marken und Gesellschaften steht: Wir tragen Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft, Wir sind aufrichtig und sprechen an, was nicht in Ordnung ist, Wir wagen Neues, Wir leben Vielfalt, Wir sind stolz auf die Ergebnisse unserer Arbeit, Wir statt Ich, Wir halten Wort.

### Ethik, Compliance und Risikomanagement

Für das Vertrauen in unser Unternehmen, unsere Produkte, Dienstleistungen und Innovationen ist es entscheidend, dass wir uns jederzeit aufrichtig und integer verhalten. In allen Arbeitsbereichen und Funktionen entscheiden wir deshalb immer in Übereinstimmung mit unseren Unternehmenswerten, geltenden nationalen und internationalen Gesetzen, Regelungen und internen Selbstverpflichtungen. Dazu gehören die Themenfelder:

- Integrität und Compliance
  Die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, unternehmensinterner Richtlinien, ethischer Grundsätze sowie selbstverordneter Wertvorstellungen zum Schutz des Unternehmens und der Marken.
- Antikorruption
  Der Volkswagen Konzern vertritt eine Null-Toleranz-Politik bei aktiver und passiver Korruption. Dies ist sowohl in den internen Verhaltensgrundsätzen des Konzerns als auch im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert.
- Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem
  Der verantwortungsvolle Umgang mit den Risiken wird im Volkswagen Konzern durch ein umfassendes Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem (RMS/IKS) unterstützt. Die organisatorische Ausgestaltung des RMS/IKS des Volkswagen Konzerns basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk (COSO – Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), abrufbar über den Internetauftritt der COSO. Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den transparenten und angemessenen Umgang mit Risiken.
- Hinweisgebersystem
  Das Hinweisgebersystem dient als zentrale Anlaufstelle, um Regelverstöße von Beschäftigten, des Volkswagen Konzerns sowie von Lieferanten zu melden. Beschäftigte, Geschäftspartner sowie weitere Dritte können zu jeder Zeit und in vielen Sprachen Hinweise auf Fehlverhalten abgeben. Dafür stehen verschiedene – auf Wunsch auch vollständig anonyme – Meldewege zur Verfügung. Eine Untersuchung wird erst nach sorgfältiger Prüfung und bei konkreten Anhaltspunkten für einen Regelverstoß eingeleitet. Nachgewiesenes Fehlverhalten wird angemessen sanktioniert. Übergeordnetes Ziel ist, mit verbindlichen Grundsätzen und klar geregelten Verfahren Schaden vom Unternehmen und den Beschäftigten abzuwenden.
- Menschenrechte
  Volkswagen bekennt sich zu zentralen internationalen Übereinkommen und Erklärungen, insbesondere der Internationalen Menschenrechtscharta sowie den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO – International Labour Organisation). Wir richten unsere unternehmerische Tätigkeit an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UN Global Compact) aus, welche entscheidende Pfeiler für unser Handeln bilden.
- Diversität und Inklusion
  Das Bekenntnis zu Diversität und Inklusion bildet eine der zentralen Grundlagen für den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens. Wir sind von der Innovationskraft vielfältiger Denkweisen und Erfahrungshintergründe überzeugt. Daher fördern wir konsequent Vielfalt und haben uns dazu verpflichtet, eine inklusive Kultur auf allen Ebenen, in allen Bereichen und allen Prozessen durchgängig zu gewährleisten.

## Selbstverpflichtungen und Grundsätze

Der Volkswagen Konzern hat sich zu einer nachhaltigen, transparenten und verantwortungsbewussten Unternehmensführung verpflichtet.

Wir richten unser Handeln an den Grundsätzen, Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex aus und setzen auf eine konzernweite Nachhaltigkeitskoordination, ein vorausschauendes Risikomanagement und klare Rahmen für den zukunftsorientierten Umgang mit Umweltthemen, Mitarbeiterverantwortung und gesellschaftlichem Engagement bei den Marken und in den Regionen.

Basis und Rückgrat unseres Nachhaltigkeitsmanagements sind Selbstverpflichtungen und Grundsätze, die konzernweit gelten. Diese Dokumente sind auf der Internetseite des Volkswagen Konzerns im Abschnitt „Nachhaltigkeit" öffentlich zugänglich.

Eine Beschreibung des Geschäftsmodells und der Strategie des Unternehmens finden Sie auch im Konzernlagebericht in den Kapiteln „Ziele und Strategien", „Struktur und Geschäftstätigkeit" sowie im Nachhaltigkeitsbericht. Im Nachhaltigkeitsbericht gehen wir insbesondere auf die Rolle der Geschäftsführungs- und Aufsichtsorgane im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten sowie ihrer Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen zur Wahrnehmung dieser Rolle oder ihres Zugangs zu solcher Expertise ein.

## MITGLIEDER DES VORSTANDS

(Mandate: Stand 31. Dezember 2024)

**DR. OLIVER BLUME (*1968)**

Vorsitzender (seit 01.09.2022),
Markengruppe Sport Luxury,
Vorsitzender des Vorstands der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
13.04.2018[1], bestellt bis: 2028
Staatsangehörigkeit: deutsch

**Mandate:**

- ○ CARIAD SE, Wolfsburg (Vorsitz)[3]

**DR. ARNO ANTLITZ (*1970)**

Finanz und Operative Steuerung
01.04.2021[1], bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

**Mandate:**

- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]
- ○ PowerCo SE, Salzgitter[3]
- ○ Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (Vorsitz)[3]
- ⊙ Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)[3]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)[3]
- ⊙ Porsche Retail GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)[3]
- ⊙ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing[3]
- ⊙ Volkswagen Group of America, Inc., Herndon, VA (Vorsitz)[3]

**RALF BRANDSTÄTTER (*1968)**

China,
Vorsitzender des Vorstands (CEO) der
Volkswagen (China) Investment Co., Ltd.
01.01.2022[1], bestellt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: deutsch

**Mandate:**

- ○ CARIAD SE, Wolfsburg[3]
- ⊙ Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Beijing[3]
- ⊙ CARIAD (China) Co., Ltd., Beijing[3]
- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun (stv. Vorsitz)[2]
- ⊙ SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai (stv. Vorsitz)[2]
- ⊙ Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd., Hefei (Vorsitz)[3]
- ⊙ Volkswagen Group (China) Technology Company, Ltd., Hefei (Vorsitz)[3]

**DR. GERNOT DÖLLNER (*1969)**

Markengruppe Progressive,
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG
01.09.2023[1], bestellt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: deutsch

**Mandate:**

- ○ CARIAD SE, Wolfsburg (01.05. bis 31.12.2024)[3]
- ○ FC Bayern München AG, München (stv. Vorsitz)[2]
- ⊙ Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Beijing (Vorsitz)[3]
- ⊙ Audi Sport GmbH, Neckarsulm (Vorsitz)[3]
- ⊙ Automobili Lamborghini S.p.A., Sant´Agata Bolognese (Vorsitz)[3]
- ⊙ Bentley Motors Ltd., Crewe (Vorsitz)[3]
- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun[2]
- ⊙ Sauber Holding AG, Hinwil (Vorsitz)[3] (seit 01.03.2025)
- ⊙ Sauber Motorsport AG, Hinwil (Vorsitz)[3]
- ⊙ Sauber Technologies AG, Hinwil (Vorsitz)[3]
- ⊙ SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai[2]

**DR. JUR. MANFRED DÖSS (*1958)**

Integrität und Recht
01.02.2022[1], bestellt bis: 2028
Staatsangehörigkeit: deutsch

**Mandate:**

- ○ AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)[3]
- ○ TRATON SE, München[3, 4]
- ⊙ Grizzlys Wolfsburg GmbH, Wolfsburg[2]

○ Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
⊙ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

1 Beginn der Vorstandstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Vorstand.
2 Konzernexternes Mandat.
3 Konzerninternes Mandat.
4 Börsennotiert.

**GUNNAR KILIAN (*1975)**

Personal und Markengruppe Trucks

13.04.2018[1], bestellt bis: 2026

Staatsangehörigkeit: deutsch

**Mandate:**

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ MAN Energy Solutions SE, Augsburg (Vorsitz)[3]
- ○ MAN Truck & Bus SE, München[3]
- ○ PowerCo SE, Salzgitter[3]
- ○ TRATON SE, München[3, 4]
- ○ Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)[3]
- ○ Wolfsburg AG, Wolfsburg (Stv. Vorsitz)[2]
- ⊙ Autostadt GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)[3]
- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun[2]
- ⊙ Scania AB, Södertälje[3]
- ⊙ Scania CV AB, Södertälje[3]
- ⊙ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg[3]
- ⊙ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Peking[3] (seit 01.02.2025)
- ⊙ Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)[3]

**THOMAS SCHÄFER (*1970)**

Markengruppe Core,

Vorsitzender des Vorstands der

Marke Volkswagen Pkw

01.07.2022[1], bestellt bis: 2030

Staatsangehörigkeit: deutsch

**Mandate:**

- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun[2]
- ⊙ SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai[2]
- ⊙ SEAT, S.A., Martorell (Vorsitz)[3]
- ⊙ Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav (Vorsitz)[3]
- ⊙ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing (Vorsitz)[3]

**THOMAS SCHMALL-VON WESTERHOLT (*1964)**

Technik,

Vorsitzender des Vorstands der

Volkswagen Group Components,

01.01.2021[1], bestellt bis: 2028

Staatsangehörigkeit: brasilianisch, deutsch

**Mandate:**

- ○ PowerCo SE, Salzgitter (Vorsitz)[3]
- ⊙ Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice[2]
- ⊙ Volkswagen Group (China) Technology Company, Ltd., Hefei[3]

**HAUKE STARS (*1967)**

IT

01.02.2022[1], bestellt bis: 2028

Staatsangehörigkeit: deutsch

**Mandate:**

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ CARIAD SE, Wolfsburg[3]
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]
- ○ PowerCo SE, Salzgitter[3]
- ○ RWE AG, Essen[2, 4]
- ⊙ Kühne + Nagel International AG, Schindellegi[2, 4]

○ Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
⊙ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

1 Beginn der Vorstandstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Vorstand.
2 Konzernexternes Mandat.
3 Konzerninternes Mandat.
4 Börsennotiert.

## MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS UND BESETZUNG DER AUSSCHÜSSE

(Mandate: Stand 31. Dezember 2024 beziehungsweise Datum des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG oder des Eintretens nach dem 31. Dezember 2024)

### HANS DIETER PÖTSCH (*1951)

Vorsitzender (seit 07.10.2015),
Vorsitzender des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE
07.10.2015[1], gewählt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: österreichisch

**Mandate:**

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ Bertelsmann Management SE, Gütersloh[2]
- ○ Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh[2]
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]
- ○ TRATON SE, München (Vorsitz)[3, 4]
- ○ Wolfsburg AG, Wolfsburg[2]
- ⊙ Autostadt GmbH, Wolfsburg[3]
- ⊙ Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)[3]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)[3]
- ⊙ Porsche Retail GmbH, Salzburg (Vorsitz)[3]
- ⊙ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg (stv. Vorsitz)[3]

### JÖRG HOFMANN (*1955)

Stv. Vorsitzender (seit 20.11.2015),
IG Metall
20.11.2015 – 08.03.2025[1]
Staatsangehörigkeit: deutsch

### DR. HESSA SULTAN AL JABER (*1959)

Ehemalige Ministerin für Informations- und Kommunikationstechnologie, Qatar
Mitglied in Überwachungsgremien
22.06.2016[1], gewählt bis: 2029
Staatsangehörigkeit: katarisch

**Mandate:**

- ⊙ Malomatia Q.S.C, Doha (Vorsitz)[2]
- ⊙ MEEZA QSTP-LLC (Public), Doha[2, 4]
- ⊙ Qatar Satellite Company (Es'hailSat), Doha (Vorsitz)[2]
- ⊙ Trio Investment, Doha (Vorsitz)[2]

### MANSOOR EBRAHIM AL-MAHMOUD (*1974)

Gesundheitsminister, Katar
12.05.2022[1], gewählt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: katarisch

**Mandate:**

- ⊙ Harrods Ltd., London (Board member) (bis 14.01.2025)[2]
- ⊙ Harrods Group (Holding) Ltd., London (Vorsitz) (bis 14.01.2025)[2]
- ⊙ Qatar Airways, Doha (stv. Vorsitz)[2]
- ⊙ Qatar National Bank, Doha (Board member)[2, 4]
- ⊙ Qatar Stock Exchange, Doha (stv. Vorsitz)[2]
- ⊙ Qatari Diar Real Estate Investment Company, Doha (Board member)[2]

### RITA BECK (*1970)

Stv. Vorsitzende des Betriebsrats
der AUDI AG Werk Ingolstadt
09.01.2024[1], bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

**Mandate:**

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ CARIAD SE, Wolfsburg[3]

### CHRISTIANE BENNER (*1968)

Erste Vorsitzende der IG Metall
09.03.2025[1], bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

**Mandate:**

- ○ Continental AG, Hannover[2, 4]

### HARALD BUCK (*1962)

Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
04.10.2022[1], bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

**Mandate:**

- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]

### MATÍAS CARNERO SOJO (*1968)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der SEAT, S.A.
01.04.2021[1], bestellt bis 2027
Staatsangehörigkeit: spanisch

### DANIELA CAVALLO (*1975)

Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG
11.05.2021[1], bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch, italienisch

**Mandate:**

- ○ PowerCo SE, Salzgitter (stv. Vorsitz)[3]
- ○ TRATON SE, München[3, 4]
- ○ Wolfsburg AG, Wolfsburg[2]
- ⊙ Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (stv. Vorsitz) (bis 30.06.2024)[2]
- ⊙ Autostadt GmbH, Wolfsburg[3]
- ⊙ Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice[2]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg[3]
- ⊙ SEAT, S.A., Martorell[3]
- ⊙ Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav[3]
- ⊙ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg[3]
- ⊙ Volkswagen Group Services GmbH[3]

○ Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
⊙ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

1 Beginn der Aufsichtsratstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.
2 Konzernexternes Mandat.
3 Konzerninternes Mandat.
4 Börsennotiert.

**JULIA WILLIE HAMBURG (*1986)**

Niedersächsische Kultusministerin

08.11.2022[1]; entsandt bis: 2028

Staatsangehörigkeit: deutsch

**MARIANNE HEIß (*1972)**

Aufsichtsrätin

14.02.2018[1], gewählt bis: 2028

Staatsangehörigkeit: österreichisch

**Mandate:**

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ Flix SE, München (bis 07.10.2024)[2]
- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart[2, 4]
- ⊙ Alfred Ritter GmbH & Co. KG, Waldenbuch (seit 20.01.2025)[2]
- ⊙ Paysafe Ltd., London (seit 24.09.2024)[2, 4]

**DR.-ING. ARNO HOMBURG (*1968)**

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Management Association e.V.

12.05.2022[1], bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

**Mandate:**

- ⊙ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg[3]

**DR. GÜNTHER HORVATH (*1952)**

Geschäftsführer und zugleich selbstständiger Rechtsanwalt bei der Dr. Günther J. Horvath Rechtsanwalt GmbH

28.02.2023[1], gewählt bis: 2028

Staatsangehörigkeit: österreichisch

**Mandate:**

- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart[2, 4]

**DANIELA NOWAK (*1970)**

Vorsitzende des Betriebsrats der Volkswagen AG Werk Braunschweig

12.05.2022[1], bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

**DR. JUR. HANS MICHEL PIËCH (*1942)**

Aufsichtsrat

07.08.2009[1], gewählt bis: 2029

Staatsangehörigkeit: österreichisch

**Mandate:**

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]
- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (stv. Vorsitz)[2, 4]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg[3]
- ⊙ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See[2]

**DR. JUR. FERDINAND OLIVER PORSCHE (*1961)**

Vorstand der Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft

07.08.2009[1], gewählt bis: 2029

Staatsangehörigkeit: österreichisch

**Mandate:**

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]
- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart[2, 4]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg[3]
- ⊙ Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg[3]

**DR. RER. COMM. WOLFGANG PORSCHE (*1943)**

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE;
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

24.04.2008[1], gewählt bis: 2028

Staatsangehörigkeit: österreichisch

**Mandate:**

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz)[3, 4]
- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Vorsitz)[2, 4]
- ⊙ Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (Vorsitz)[2]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg[3]
- ⊙ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See (bis 23.05.2024)[2]

**GERARDO SCARPINO (*1962)**

Geschäftsführer des Volkswagen Konzernbetriebsrats

21.04.2023[1], bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: italienisch

**Mandate:**

- ○ CARIAD SE, Wolfsburg[3]

○ Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
⊙ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

1 Beginn der Aufsichtsratstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.
2 Konzernexternes Mandat.
3 Konzerninternes Mandat.
4 Börsennotiert.

**KARINA SCHNUR (*1977)**

Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der MAN Truck & Bus SE sowie Vorsitzende des Konzernbetriebsrats der TRATON SE

11.07.2023[1], bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

**Mandate:**

- ○ MAN Truck & Bus SE, München[3]
- ○ TRATON SE, München[3, 4]
- ⊙ Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München[2]

**CONNY SCHÖNHARDT (*1978)**

Gewerkschaftssekretärin, Leiterin der Stabsstelle Mobilität und Fahrzeugbau beim IG Metall Vorstand

21.06.2019[1], bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

**Mandate:**

- ○ CARIAD SE, Wolfsburg[3]
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4] (seit 07.06.2024)
- ○ PowerCo SE, Salzgitter[3]
- ○ Volkswagen Bank GmbH (bis 30.06.2024)[3]

**STEPHAN WEIL (*1958)**

Niedersächsischer Ministerpräsident

19.02.2013[1], entsandt bis: 2028

Staatsangehörigkeit: deutsch

**AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS**

**Mitglieder des Präsidiums**

Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)
Jörg Hofmann (stv. Vorsitz; bis 08.03.2025)
Rita Beck
Daniela Cavallo
Dr. Hans Michel Piëch
Dr. Wolfgang Porsche
Gerardo Scarpino
Stephan Weil

**Mitglieder des Vermittlungsausschusses gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz**

Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)
Jörg Hofmann (stv. Vorsitz; bis 08.03.2025)
Daniela Cavallo
Stephan Weil

**Mitglieder des Prüfungsausschusses**

Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud (Vorsitz)
Daniela Cavallo (stv. Vorsitz)
Marianne Heiß
Dr. Ferdinand Oliver Porsche
Gerardo Scarpino
Conny Schönhardt

**Mitglieder des Nominierungsausschusses**

Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)
Dr. Hans Michel Piëch
Dr. Wolfgang Porsche
Stephan Weil

○ Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
⊙ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

1 Beginn der Aufsichtsratstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.
2 Konzernexternes Mandat.
3 Konzerninternes Mandat.
4 Börsennotiert.

# Vergütungsbericht 2024

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben gemäß § 162 des Aktiengesetzes (AktG) einen klaren und verständlichen Vergütungsbericht zu erstellen. In diesem Bericht erläutern wir die Grundzüge der Vergütungssysteme für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats. Darüber hinaus enthält der Vergütungsbericht die individualisierte und nach Bestandteilen aufgegliederte Aufstellung der Vergütung von gegenwärtigen und früheren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern.

## A. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES VORSTANDS

Das Geschäft des Volkswagen Konzerns war im Berichtsjahr von einem weltweit herausfordernden Marktumfeld beeinflusst. In diesem Umfeld lieferte der Konzern mit 9,0 Mio. Einheiten 2,3 % weniger Fahrzeuge an Kundinnen und Kunden aus als ein Jahr zuvor. Während die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 0,7 % auf 324,7 Mrd. € stiegen, lag das Operative Ergebnis bei 19,1 Mrd. € und damit um 15,4 % unter dem Vorjahreswert.

### I. Grundsätze der Vorstandsvergütung

Der Vorstandsvergütung liegt das vom Aufsichtsrat am 14. Dezember 2020 mit Wirkung zum 1. Januar 2021 beschlossene Vergütungssystem zugrunde, das der Aufsichtsrat zuletzt im Dezember 2023 und im April 2024 mit Wirkung ab dem 1. Januar 2024 weiterentwickelt hat, um insbesondere den Interessen des Kapitalmarkts noch besser nachzukommen. Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands ist klar und verständlich. Es setzt die Anforderungen des Aktiengesetzes in der Fassung des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) um und berücksichtigt die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

Seit 1. Januar 2024 wird die finanzielle Kennziffer „Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile" bei der Berechnung der Vorstandsvergütung berücksichtigt. Dazu wurde im Jahresbonus das bisherige finanzielle Erfolgsziel „Operatives Ergebnis des Volkswagen Konzerns inklusive chinesische Joint Ventures (anteilig)" durch das finanzielle Erfolgsziel „Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile" ersetzt. Zudem wurde die Möglichkeit eingeräumt, dass der Aufsichtsrat das ESG-Kriterium Stimmungsindex aussetzt, da die Methode zur Messung des Stimmungsindex neu aufgesetzt und die Ziele neu kalibriert werden. Die Hauptversammlung hat das angepasste Vergütungssystem am 29. Mai 2024 mit 99,48 % der abgegebenen Stimmen gebilligt.

Das angepasste Vergütungssystem gilt seit dem 1. Januar 2024 für alle Vorstandsmitglieder, deren Dienstverträge ab dem Zeitpunkt der Billigung des Vergütungssystems durch die Hauptversammlung am 29. Mai 2024 neu abgeschlossen oder verlängert wurden beziehungsweise werden. Für die zum Zeitpunkt der Billigung des Vergütungssystems durch die Hauptversammlung bereits bestellten Vorstandsmitglieder gilt das neue Vergütungssystem ebenfalls seit dem 1. Januar 2024. Um das Vergütungssystem umzusetzen, hat die Volkswagen AG mit den Vorstandsmitgliedern entsprechende Anpassungen der Dienstverträge vereinbart.

Für Vorstandsmitglieder, die bereits vor dem erstmaligen Beschluss des Aufsichtsrats über ein Vergütungssystem nach § 87a AktG am 14. Dezember 2020 bestellt waren und deren Dienstvertrag seitdem nicht verlängert worden war, galten folgende Ausnahmen: Der Performance-Share-Plan hatte weiterhin lediglich eine dreijährige Performance-Periode, entsprach im Übrigen jedoch dem im Vergütungssystem beschriebenen Performance-Share-Plan. Malus- und Clawback-Regelungen sollten erst ab einer Vertragsverlängerung gelten. Diese Ausnahmen betrafen im Geschäftsjahr 2024 nur noch den bereits im Geschäftsjahr 2023 ausgeschiedenen Herrn Markus Duesmann.

Die Höhe der Vorstandsvergütung soll im nationalen und internationalen Vergleich angemessen und attraktiv sein. Kriterien sind sowohl die Aufgaben des einzelnen Vorstandsmitglieds, dessen persönliche Leistung, die wirtschaftliche Lage, der Erfolg und die Zukunftsaussichten des Volkswagen Konzerns als auch die Üblichkeit der Vergütung unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds und der Vergütungsstruktur, die ansonsten im Volkswagen Konzern gilt. In diesem Zusammenhang werden regelmäßig Vergütungsvergleiche durchgeführt. Im Geschäftsjahr 2024 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder im Rahmen eines Ergebnisverbesserungsprogramms als Zeichen ihrer Unterstützung entschieden, einen finanziellen Eigenbeitrag zu leisten und für das Geschäftsjahr 2024 auf 5% ihres jeweiligen Brutto-Grundgehalts verzichtet. Auch künftig wollen die aktiven Vorstandsmitglieder einen finanziellen Eigenbeitrag für die zukunftsfähige Neuausrichtung des Volkswagen Konzerns im Zuge der Vereinbarung „Zukunft Volkswagen“ leisten. Hierzu haben alle aktiven Vorstandsmitglieder erklärt, ab dem Geschäftsjahr 2025 für die Dauer von bis zu fünf Jahren jährlich auf einen Teil ihrer individuellen, im jeweiligen Jahr faktisch zugeflossenen Vergütung bestehend aus dem jährlichen Grundgehalt und der kurzfristig variablen Vergütung für das jeweilige Geschäftsjahr sowie der im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahlten langfristig variablen Vergütung zu verzichten.

Über die Vergütung der Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2023 haben Vorstand und Aufsichtsrat ausführlich im Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2023 berichtet. Den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2023 hat die Hauptversammlung am 29. Mai 2024 mit 98,59% der abgegebenen Stimmen gebilligt. Anmerkungen von Investoren beziehungsweise Investorenvertretern wurden bei der Erstellung des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2024 berücksichtigt, zum Beispiel werden die minimal und die maximal erreichbaren Beträge bei der kurzfristig und der langfristig variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder noch deutlicher dargestellt sowie bei den nichtfinanziellen Leistungskriterien im Jahresbonus der Vorstandsmitglieder der Zusammenhang mit der im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse dargestellt.

Im Folgenden geben wir zunächst einen Überblick über das im Geschäftsjahr 2024 geltende Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder und gehen anschließend auf die Bestandteile der Vergütung im Geschäftsjahr 2024 ein.

## II. Überblick über die Vergütungsbestandteile

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die Bestandteile des für das Geschäftsjahr 2024 geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands. Daneben gibt die Tabelle einen Überblick über die Ausgestaltung der einzelnen Vergütungsbestandteile und erläutert deren Zielsetzung, insbesondere im Hinblick darauf, wie die Vergütung die langfristige Entwicklung der Gesellschaft fördert. Eine ausführlichere Beschreibung des für das Geschäftsjahr 2024 geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands ist unter www.volkswagen-group.com/verguetung abrufbar.

## VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2024

| Bestandteil | Ausgestaltung | Zielsetzung |
|---|---|---|
| **Feste Vergütungsbestandteile** | | |
| Grundgehalt | • Zwölf gleiche Raten; Auszahlung jeweils zum Monatsende<br>• Vorstandsvorsitzender: Grundsätzlich[1] 2.600.000 € (100 % Tätigkeitsumfang)[2]; Vorstandsmitglied: 1.500.000 € (100 % Tätigkeitsumfang) | Das Grundgehalt und die Nebenleistungen sollen ein die Aufgaben und Verantwortung des Vorstandsmitglieds widerspiegelndes Grundeinkommen sichern und das Eingehen unangemessener Risiken verhindern. |
| Nebenleistungen | • Nebenleistungspauschale (Vorstandsvorsitzender: 350.000 €, Vorstandsmitglied: 175.000 €) deckt nach Wahl des Vorstandsmitglieds bestimmte Leistungen ab, zum Beispiel:<br>o Dienstfahrzeuge<br>o Ärztliche Vorsorgeuntersuchung<br>o Zuschüsse zur Kranken- und Pflegeversicherung<br>o Unfallversicherung<br>• Anrechnung von Leistungen auf die Nebenleistungspauschale, soweit sie der Lohnsteuer unterliegen<br>• Auszahlung des verbleibenden Betrags | |
| Betriebliche Altersversorgung (bAV) | • Beitragsorientierte Leistungszusage im Wege der Direktzusage auf Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenleistungen<br>• Grundsätzlich mit Vollendung des 65. Lebensjahres (beziehungsweise des 63. Lebensjahres für Vorstandsmitglieder mit Amtsantritt vor dem 1. Januar 2020)<br>• Jährlicher Versorgungsbeitrag von bis zu 50 % des vertraglich vereinbarten Grundgehalts für den Vorstandsvorsitzenden und bis zu 40 % des vertraglich vereinbarten Grundgehalts für ordentliche Vorstandsmitglieder[3] | Die bAV soll Vorstandsmitgliedern ein adäquates Versorgungsniveau auch im Ruhestand sichern. |
| **Variable Vergütungsbestandteile** | | |
| Jahresbonus | • Plantyp: Zielbonus<br>• Zielbetrag Vorstandsvorsitzender: 3.500.000 € (100 % Tätigkeitsumfang)[2]; Zielbetrag Vorstandsmitglied: 1.500.000 € (100 % Tätigkeitsumfang)<br>• Mindestauszahlungsbetrag: 0 €<br>• Begrenzung: 200 % des Zielbetrags, also Vorstandsvorsitzender: 7.000.000 € (100 % Tätigkeitsumfang); Vorstandsmitglied: 3.000.000 € (100 % Tätigkeitsumfang)<br>• Bemessungszeitraum: Geschäftsjahr<br>• Leistungskriterien:<br>o Finanzielle Teilziele:<br>▪ „Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile" (50 %) sowie „Operative Umsatzrendite" (50 %)<br>▪ Aufsichtsrat legt für jedes Geschäftsjahr die Werte für die finanziellen Teilziele in Form eines Schwellenwerts, Zielwerts und Maximalwerts fest; der Schwellenwert entspricht einem Teilzielerreichungsgrad von 0 % beim „Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile" beziehungsweise 50 % bei der „Operativen Umsatzrendite", der Zielwert entspricht jeweils einem Teilzielerreichungsgrad von 100 % und der Maximalwert jeweils einem Teilzielerreichungsgrad von 175 %; Werte dazwischen werden linear interpoliert<br>▪ Finanzieller Gesamtzielerreichungsgrad = Teilzielerreichungsgrad „Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile" x 50 % + Teilzielerreichungsgrad „Operative Umsatzrendite" x 50 %<br>o ESG-Faktor:<br>▪ Teilziele zu je 50 % „Umwelt" (Dekarbonisierungsindex) und „Soziales" (grundsätzlich Stimmungs- und Diversity-Index)[4] sowie der zwischen 0,9 und 1,1 liegende „Governance-Faktor" (Compliance & Integrität, Regelwert 1,0)<br>▪ Aufsichtsrat legt für jedes Geschäftsjahr für die Teilziele „Umwelt" und „Soziales" einen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert fest; der Mindestwert entspricht einem Teilzielerreichungsgrad von 0,7, der Zielwert einem Teilzielerreichungsgrad von 1,0 und der Maximalwert einem Teilzielerreichungsgrad von 1,3; Werte dazwischen werden linear interpoliert<br>▪ Aufsichtsrat bestimmt „Governance-Faktor" nach Ablauf des Geschäftsjahres unter Bewertung der kollektiven Leistung des Gesamtvorstands und der individuellen Leistung<br>▪ Berechnung ESG-Faktor: (Teilzielerreichungsgrad „Umwelt" x 50 % + Teilzielerreichungsgrad „Soziales" x 50 %) x „Governance-Faktor" (0,9 – 1,1)<br>• Auszahlungsbetrag Jahresbonus = individueller Zielbetrag x finanzieller Gesamtzielerreichungsgrad x ESG-Faktor<br>• Auszahlung: In bar im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses für das jeweilige Geschäftsjahr | Der Jahresbonus soll Vorstandsmitglieder incentivieren, ambitionierte Ziele zu verfolgen;<br>Wirtschaftliche Erfolgsziele fördern das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft.<br>Die Integration der ESG (Umwelt-, Sozial- und Governance)-Faktoren trägt der Bedeutung von Nachhaltigkeitszielen Rechnung.<br>Dabei werden durch den Dekarbonisierungsindex, den Stimmungs- und Diversity-Index sowie den Compliance- und Integritäts-Faktor verschiedene Nachhaltigkeitsaspekte weitreichend abgedeckt. |

1 Im Geschäftsjahr 2024 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2024 auf 5 % ihres jeweiligen Brutto-Grundgehalts der Volkswagen AG verzichtet.
2 Herrn Blume werden von der Volkswagen AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG und von der Porsche AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG gewährt. Der Zielbetrag für Herrn Blume entspricht daher der Hälfte des Zielbetrags für einen Vorstandsvorsitzenden, der 100 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG erhält.
3 Der Verzicht der Vorstandsmitglieder auf einen Teil des Grundgehalts für das Geschäftsjahr 2024 bleibt für die Zwecke der Bemessung des Versorgungsbeitrags unberücksichtigt.
4 Aufgrund der entsprechenden Möglichkeit zieht der Aufsichtsrat für die Geschäftsjahre 2024 und 2025 ausschließlich den Diversity-Index heran; voraussichtlich ab dem Geschäftsjahr 2026 wird der Aufsichtsrat auch wieder den Stimmungsindex heranziehen.

| Bestandteil | Ausgestaltung | Zielsetzung |
|---|---|---|
| Langzeitbonus (LTI) | • Plantyp: virtueller Performance-Share-Plan<br>• Performance-Periode: vier Jahre vorwärtsgerichtet[1]<br>• Zielbetrag Vorstandsvorsitzender: 5.900.000 € (100 % Tätigkeitsumfang)[2]; Zielbetrag Vorstandsmitglied: 2.500.000 € (100 % Tätigkeitsumfang)<br>• Mindestauszahlungsbetrag: 0 €<br>• Begrenzung: 250 % des Zielbetrags, also Vorstandsvorsitzender: 11.800.000 € (100 % Tätigkeitsumfang); Vorstandsmitglied: 5.000.000 € (100 % Tätigkeitsumfang)<br>• Die virtuellen Performance Shares sind reine Rechengrößen und gewähren keine Anteile oder Stimmrechte an der Volkswagen AG<br>• Zuteilung Performance Shares: Zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres wird der individuell vereinbarte Zielbetrag dividiert durch das arithmetische Mittel der Schlusskurse der Volkswagen Vorzugsaktie (Wertpapierkennnummer: 766403) im XETRA-Handelssystem der Deutsche Börse AG an den letzten 30 Handelstagen vor dem 1. Januar der jeweiligen Performance-Periode („Anfangs-Referenzkurs")<br>• Zielfestlegung: Aufsichtsrat legt zu Beginn der Performance-Periode einen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert für EPS fest, wie es als testiertes, voll verwässertes Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie aus fortgeführten und nicht fortgeführten Geschäftsbereichen der Gesellschaft im Geschäftsbericht ausgewiesen wird; der EPS-Mindestwert entspricht einer Zielerreichung von 50 %, der EPS-Zielwert einer Zielerreichung von 100 % und der EPS-Maximalwert einer Zielerreichung von 175 %<br>• Festschreibung von einem Viertel der zugeteilten Performance Shares am Ende jedes Geschäftsjahres in Abhängigkeit von der EPS-Zielerreichung<br>• Berechnung des Auszahlungsbetrags: festgeschriebene Performance Shares werden multipliziert mit arithmetischem Mittel der Schlusskurse der Volkswagen Vorzugsaktie im XETRA-Handelssystem der Deutsche Börse AG an den letzten 30 Handelstagen vor dem Ende der Performance-Periode („Schluss-Referenzkurs") zuzüglich der während der Performance-Periode pro Volkswagen Vorzugsaktie ausgezahlten Dividenden („Dividendenäquivalent")<br>• Auszahlung: In bar im Monat nach Billigung des Konzernabschlusses für das letzte Geschäftsjahr der jeweiligen Performance-Periode<br>• Endet der Dienstvertrag vor Ende der Performance-Periode aufgrund eines Bad-Leaver-Falls (außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund, Verstoß gegen das vertragliche oder ein nachvertragliches Wettbewerbsverbot), verfallen sämtliche Performance Shares | Der Langzeitbonus dient dazu, die Vergütung der Vorstandsmitglieder an der langfristigen Entwicklung des Unternehmens auszurichten. Das wirtschaftliche Erfolgsziel EPS in Verbindung mit der Aktienkursentwicklung und den ausgeschütteten Dividenden, gemessen über vier Jahre, stellt eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicher und fördert das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft. |
| **Sonstige Leistungen** | | |
| Zeitlich begrenzte oder für die gesamte Dauer des Dienstvertrags vereinbarte Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder | • Jeweils nur aufgrund gesonderter vertraglicher Vereinbarung mit dem neu eintretenden Vorstandsmitglied<br>• Zahlungen zum Ausgleich verfallender variabler Vergütung oder sonstiger finanzieller Nachteile<br>• Leistungen im Zusammenhang mit Standortwechsel | (Ausgleichs-) Zahlungen sollen ermöglichen, qualifizierte Kandidaten zu gewinnen. |

1 Für bereits vor dem 14. Dezember 2020 bestellte Vorstandsmitglieder gilt bis zu einer Vertragsverlängerung weiterhin eine dreijährige Performance-Periode. Das betraf im Geschäftsjahr 2024 keine aktiven Vorstandsmitglieder mehr. Der Performance-Share-Plan entspricht im Übrigen sinngemäß dem für das Geschäftsjahr 2024 beschriebenen Performance-Share-Plan.

2 Herrn Blume werden von der Volkswagen AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG und von der Porsche AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG gewährt. Der Zielbetrag für Herrn Blume entspricht daher der Hälfte des Zielbetrags für einen Vorstandsvorsitzenden, der 100 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG erhält.

| Bestandteil | Ausgestaltung | Zielsetzung |
|---|---|---|
| **Weitere Vergütungsregelungen** | | |
| Malus- und Clawback-Regelungen[1] | • Aufsichtsrat kann Jahresbonus und LTI bei relevantem Fehlverhalten während Bemessungszeitraum um bis zu 100 % kürzen oder zurückfordern<br>• Rückforderung ausgeschlossen, wenn seit Auszahlung mehr als drei Jahre vergangen sind | Malus- und Clawback-Regelungen sollen individuellem Fehlverhalten und Organisationsverschulden entgegenwirken. |
| Maximalvergütung | • Relevant sind für das jeweilige Geschäftsjahr ausbezahltes Grundgehalt, gewährte Nebenleistungen, Service Cost im Rahmen der bAV, für das jeweilige Geschäftsjahr gewährter und im Folgejahr ausgezahlter Jahresbonus, im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahlter Performance-Share-Plan, dessen Performance-Periode unmittelbar vor dem jeweiligen Geschäftsjahr endet, etwaige Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder sowie eine etwaige für das jeweilige Geschäftsjahr von Dritten – etwa anderen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns – gewährte Sonderzahlung<br>• Für den Vorstandsvorsitzenden brutto 15.000.000 € pro Geschäftsjahr und für Vorstandsmitglieder brutto 8.500.000 € pro Geschäftsjahr<br>• Bei Überschreiten der Maximalvergütung Kürzung des Jahresbonus; reicht die Kürzung nicht, kann Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen andere Vergütungskomponenten kürzen oder ausgezahlte Vergütungen zurückverlangen | Die Maximalvergütung soll sicherstellen, dass die Vergütung der Vorstandsmitglieder auch unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds nicht unangemessen hoch ausfällt. |
| Barvergütungs-Cap | • Zusätzlich zur Maximalvergütung<br>• Zur Barvergütung zählt im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahltes Grundgehalt, für das jeweilige Geschäftsjahr gewährter und im Folgejahr ausgezahlter Jahresbonus, im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahlter Performance-Share-Plan, dessen Performance-Periode unmittelbar vor dem jeweiligen Geschäftsjahr endet<br>• Für den Vorstandsvorsitzenden brutto 12.500.000 € pro Geschäftsjahr und für Vorstandsmitglieder brutto 7.000.000 € pro Geschäftsjahr | Das Barvergütungs-Cap dient der Vermeidung unangemessen hoher Auszahlungen im einzelnen Geschäftsjahr. |

1 Für bereits vor dem 14. Dezember 2020 bestellte Vorstandsmitglieder gelten Malus- und Clawback-Regelungen erst ab einer Vertragsverlängerung. Das betraf im Geschäftsjahr 2024 keine aktiven Vorstandsmitglieder mehr.

## III. Vergütung der im Geschäftsjahr 2024 bestellten Vorstandsmitglieder

### 1. Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2024

Im Geschäftsjahr 2024 gehörten dem Vorstand der Volkswagen AG folgende Mitglieder an:

- Oliver Blume, Mitglied des Vorstands seit 13. April 2018, Vorstandsvorsitzender seit 1. September 2022, zudem Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
- Arno Antlitz, Mitglied des Vorstands seit 1. April 2021
- Ralf Brandstätter, Mitglied des Vorstands seit 1. Januar 2022, zudem CEO der Volkswagen (China) Investment Company Limited
- Gernot Döllner, Mitglied des Vorstands seit 1. September 2023, zudem Vorstandsvorsitzender der AUDI AG
- Manfred Döss, Mitglied des Vorstands seit 1. Februar 2022
- Gunnar Kilian, Mitglied des Vorstands seit 13. April 2018
- Thomas Schäfer, Mitglied des Vorstands seit 1. Juli 2022
- Thomas Schmall-von Westerholt, Mitglied des Vorstands seit 1. Januar 2021
- Hauke Stars, Mitglied des Vorstands seit 1. Februar 2022

Für die Wahrnehmung von weiteren Mandaten in Geschäftsführungsorganen, Aufsichtsräten oder vergleichbaren Gremien im Rahmen ihrer Vorstandstätigkeit, insbesondere in anderen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, erhalten die Vorstandsmitglieder grundsätzlich keine zusätzliche Vergütung. Wird eine solche Vergütung dennoch gewährt, wird sie auf die Vergütung für die Tätigkeit als Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG angerechnet. Bei Mandaten, die Vorstandsmitglieder nicht im Rahmen ihrer Vorstandstätigkeit wahrnehmen, entscheidet der Aufsichtsrat, ob und gegebenenfalls inwieweit eine etwaige Vergütung auf die Vergütung für die Tätigkeit als Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG angerechnet wird. Eine Vergütung, die Vorstandsmitglieder für solche Mandate erhalten, wird von dem für das jeweilige Unternehmen zuständigen Gremium festgelegt und gegebenenfalls vom jeweiligen Unternehmen berichtet. Derzeit wird keine solche Vergütung auf die Vergütung angerechnet, die die Vorstandsmitglieder von der Volkswagen AG erhalten.

Mit Herrn Blume ist wegen der Wahrnehmung seines Amts als Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) eine davon abweichende Regelung getroffen worden: Die Volkswagen AG gewährt Herrn Blume aufgrund eines neu abgeschlossenen Dienstvertrags seit dem 1. Januar 2023 die Vergütung des

Vorstandsvorsitzenden im Umfang von 50 %; eine Ausnahme gilt für die Nebenleistungen – insofern erhält Herr Blume die Nebenleistungspauschale für den Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG in voller Höhe, die Porsche AG erstattet der Volkswagen AG aber die Aufwendungen für Nebenleistungen zur Hälfte. Seit dem 1. Januar 2023 gewährt die Porsche AG Herrn Blume die Vergütung des Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG im Umfang von 50 %. Diese Vergütung beruht auf dem Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder der Porsche AG. Herr Blume erhält von der Porsche AG ein Grundgehalt, eine einjährige variable Vergütung (STI) und eine mehrjährige variable Vergütung (LTI); Nebenleistungen erhält Herr Blume von der Porsche AG nicht. Zudem gewährt die Porsche AG Herrn Blume eine betriebliche Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage. In Vorbereitung des am 29. September 2022 vollzogenen Börsengangs hat die Porsche AG Herrn Blume einen IPO-Bonus zugesagt. Dieser IPO-Bonus ist als Share-Plan mit einer ein-, zwei- und dreijährigen Laufzeit jeweils ab dem Zeitpunkt des Börsengangs ausgestaltet. Vergütung, die die Porsche AG Herrn Blume gewährt, wird jeweils auf das Barvergütungs-Cap und die Maximalvergütung von Herrn Blume bei der Volkswagen AG angerechnet. In der tabellarischen Übersicht zu der Herrn Blume im Geschäftsjahr 2024 gewährten und geschuldeten Vergütung sind die von der Porsche AG an Herrn Blume gewährten Vergütungsbestandteile aufgenommen und gesondert ausgewiesen.

Mit Herrn Brandstätter ist ebenfalls eine abweichende Regelung für seine Tätigkeit bei der Volkswagen (China) Investment Company Limited getroffen worden: Herr Brandstätter erhält für seine Tätigkeit als CEO der Volkswagen (China) Investment Company Limited eine separate Vergütung. Die vertragliche Vergütung von Herrn Brandstätter aus seinem Anstellungsvertrag mit der Volkswagen AG wird für die Zeit seiner Tätigkeit bei der Volkswagen (China) Investment Company Limited entsprechend reduziert.

## 2. Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2024

Nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG hat der Vergütungsbericht über die im letzten Geschäftsjahr jedem einzelnen Vorstandsmitglied gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten. Den Begriffen liegt folgendes Verständnis zugrunde:

Der Begriff „gewährt" erfasst „den faktischen Zufluss des Vergütungsbestandteils".

Der Begriff „geschuldet" erfasst „alle rechtlich bestehenden Verbindlichkeiten über Vergütungsbestandteile, die fällig sind, aber noch nicht erfüllt wurden."

### 2.1. Tabellarische Übersicht

Die folgenden Tabellen weisen aus, welche Vergütungen den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2024 faktisch zugeflossen sind. Dementsprechend werden als im Geschäftsjahr 2024 gewährte Vergütung das im Geschäftsjahr 2024 ausgezahlte Grundgehalt, die Nebenleistungen, der im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2024 ausgezahlte Jahresbonus sowie der im Geschäftsjahr 2024 ausgezahlte LTI für die Performance-Periode 2021 – 2023 ausgewiesen. In gleicher Weise werden die Herrn Blume von der Porsche AG gewährten Vergütungsbestandteile sowie die Herrn Brandstätter von der Volkswagen (China) Investment Company Limited gewährten Vergütungsbestandteile dargestellt.

Die in den Tabellen angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die im jeweiligen Geschäftsjahr „gewährten und geschuldeten" Vergütungsbestandteile gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG. Sie beziehen damit alle im jeweiligen Geschäftsjahr faktisch zugeflossenen Leistungen ein, unabhängig davon, für welches Geschäftsjahr sie den Mitgliedern des Vorstands zugeflossen sind. Die hier angegebenen relativen Anteile sind daher nicht mit den jeweiligen relativen Anteilen der festen und variablen Vergütungsbestandteile an der Gesamtvergütung in der Beschreibung des Vergütungssystems gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 AktG vergleichbar. Die im Vergütungssystem angegebenen Anteile beziehen sich auf die jeweiligen Zielwerte, die für das jeweilige Geschäftsjahr zugesagt werden, unabhängig von dem Zeitpunkt, in dem der jeweilige Vergütungsbestandteil ausgezahlt wird.

Der Versorgungsaufwand wird als Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 angegeben. Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 ist keine „gewährte oder geschuldete" Vergütung im Sinn von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG, da er dem Vorstandsmitglied im Berichtsjahr nicht faktisch zufließt.

Die Maximalvergütung entspricht der Maximalvergütung im Sinne von § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG gemäß dem vom Aufsichtsrat beschlossenen und von der Hauptversammlung gebilligten Vergütungssystem. Zusätzlich zur Maximalvergütung ist – wie in der Vergangenheit – mit den Vorstandsmitgliedern eine Beschränkung der Barvergütung vereinbart, die das für das jeweilige Geschäftsjahr ausgezahlte Grundgehalt, den für das jeweilige Geschäftsjahr gewährten und im Folgejahr ausgezahlten Jahresbonus sowie den im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahlten Performance-Share-Plan, dessen Performance-Periode unmittelbar vor dem jeweiligen Geschäftsjahr endet, umfasst.

Zudem enthalten die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder, die neu abgeschlossen oder verlängert wurden, seit der Aufsichtsrat am 14. Dezember 2020 erstmals ein Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands nach den Vorgaben des ARUG II beschlossen hat, die in diesem Vergütungssystem vorgesehenen Malus- und Clawback-Regelungen. Keine Malus- und Clawback-Regelung enthält danach lediglich der Dienstvertrag des ehemaligen Vorstandsmitglieds Herrn Duesmann, der noch vor dem 14. Dezember 2020 abgeschlossen wurde. Von den bestehenden Malus- und Clawback-Regelungen hat die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2024 keinen Gebrauch gemacht.

| | OLIVER BLUME[1] | |
|---|---|---|
| | Vorsitzender, Markengruppe Sport Luxury, Vorsitzender des Vorstands der Porsche AG | |
| | 2024 | |
| | € | % |
| **Feste Vergütungsbestandteile** | | |
| Grundgehalt | | |
| Volkswagen AG[2] | 1.235.000,00 | 13,4 |
| Porsche AG | 1.085.000,00 | 11,8 |
| Nebenleistungen | | |
| Volkswagen AG | 363.363,00 | 4,0 |
| Porsche AG | – | – |
| **Summe** | **2.683.363,00** | **29,2** |
| **Variable Vergütungsbestandteile** | | |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | | |
| Volkswagen AG | 2.002.000,00 | 21,8 |
| Porsche AG | 1.334.116,00 | 14,5 |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)[3] | | |
| LTI (Performance-Share-Plan) 2021 – 2023 | 2.714.878,97 | 29,5 |
| **Sonstiges** | | |
| Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder | – | – |
| IPO-Bonus Porsche AG | 461.610,00 | 5,0 |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **9.195.967,97** | **100,0** |
| | | |
| Versorgungsaufwendungen | | |
| Volkswagen AG | 710.470,00 | x |
| Porsche AG | 439.239,00 | x |
| **Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen** | **10.345.676,97** | **x** |
| Maximalvergütung | 15.000.000,00 | x |
| Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG | - | x |

1 Herrn Blume werden von der Volkswagen AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG und von der Porsche AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG gewährt. In der Tabelle sind die Herrn Blume gewährten Vergütungsbestandteile getrennt nach einer Gewährung durch die Volkswagen AG und die Porsche AG dargestellt.

2 Im Geschäftsjahr 2024 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2024 auf 5 % ihres jeweiligen Brutto-Grundgehalts verzichtet.

3 Der im Geschäftsjahr 2024 ausgezahlte LTI wurde für die Tätigkeit im Geschäftsjahr 2021 gezahlt. Im Geschäftsjahr 2021 hat Herr Blume von der Porsche AG keine langfristig variable Vergütung erhalten, die bei der Vergütung der Volkswagen AG zu berücksichtigen wäre, Herr Blume hat den LTI 2021 zu 100 % von der Volkswagen AG erhalten.

| | ARNO ANTLITZ<br>Finanz und Operative Steuerung<br>2024 | |
|---|---|---|
| | € | % |
| **Feste Vergütungsbestandteile** | | |
| Grundgehalt[1] | 1.425.000,00 | 42,8 |
| Nebenleistungen | 186.852,00 | 5,6 |
| **Summe** | **1.611.852,00** | **48,4** |
| **Variable Vergütungsbestandteile** | | |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | 1.716.000,00 | 51,6 |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) | | |
| LTI (Performance-Share-Plan) 2021 – 2023[2] | – | – |
| **Sonstiges** | | |
| Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **3.327.852,00** | **100,0** |
| | | |
| Versorgungsaufwendungen | 624.360,00 | x |
| **Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen** | **3.952.212,00** | **x** |
| Maximalvergütung | 8.500.000,00 | x |
| Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG | - | x |

1 Im Geschäftsjahr 2024 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2024 auf 5 % ihres jeweiligen Brutto-Grundgehalts verzichtet.
2 Der Aufsichtsrat hat Herrn Antlitz im Geschäftsjahr 2021 zum Vorstandsmitglied bestellt und ihm in Übereinstimmung mit dem damals geltenden Vergütungssystem 2021 für das Geschäftsjahr 2021 einen Performance-Share-Plan mit einer vierjährigen Performance-Periode zugeteilt. Herr Antlitz erhielt daher im Geschäftsjahr 2024 noch keine Auszahlung aus diesem Performance-Share-Plan.

| | RALF BRANDSTÄTTER<br>China,<br>Vorsitzender des Vorstands (CEO) der Volkswagen (China) Investment Co., Ltd.<br>2024 | |
|---|---|---|
| | € | % |
| **Feste Vergütungsbestandteile** | | |
| Grundgehalt | | |
| Volkswagen AG[1] | 142.500,00 | 3,8 |
| VCIC[2] | 1.282.500,00 | 34,3 |
| Nebenleistungen | | – |
| Volkswagen AG | 27.214,00 | 0,7 |
| VCIC[3] | 567.421,00 | 15,2 |
| **Summe** | **2.019.635,00** | **54,1** |
| **Variable Vergütungsbestandteile** | | |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | | |
| Volkswagen AG | 171.600,00 | 4,6 |
| VCIC[2] | 1.544.400,00 | 41,3 |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) | | |
| LTI (Performance-Share-Plan) 2021 – 2023 | – | – |
| **Sonstiges** | | |
| Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **3.735.635,00** | **100,0** |
| | | |
| Versorgungsaufwendungen | 604.090,00 | x |
| **Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen** | **4.339.725,00** | **x** |
| Maximalvergütung | 8.500.000,00 | x |
| Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG | - | x |

1 Im Geschäftsjahr 2024 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2024 auf 5 % ihres jeweiligen Brutto-Grundgehalts verzichtet.
2 Herr Brandstätter erhält von der Volkswagen (China) Investment Company Limited (VCIC) 90 % der Vergütung eines ordentlichen Vorstandsmitglieds der Volkswagen AG für seine Tätigkeit als CEO der VCIC. Herr Brandstätter wird von der VCIC so gestellt, als würde er seine Vergütung von der Volkswagen AG in Deutschland beziehen. Diese Beträge werden hier ausgewiesen. Der tatsächliche Bruttoaufwand der VCIC kann aufgrund des chinesischen Steuerrechts abweichen.
3 In den von der VCIC ausgewiesenen Nebenleistungen sind insbesondere solche Leistungen der VCIC enthalten, die aufgrund der Entsendung nach China entstanden sind (zum Beispiel Unterkunft, Flugkosten). Entsendungsspezifische Nebenleistungen werden nicht gegen die von der VCIC gewährte Nebenleistungspauschale gerechnet.

| | GERNOT DÖLLNER<br>Markengruppe Progressive,<br>Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG<br>2024 | |
|---|---|---|
| | € | % |
| **Feste Vergütungsbestandteile** | | |
| Grundgehalt[1] | 1.425.000,00 | 42,9 |
| Nebenleistungen | 183.787,00 | 5,5 |
| **Summe** | **1.608.787,00** | **48,4** |
| **Variable Vergütungsbestandteile** | | |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | 1.716.000,00 | 51,6 |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) | | |
| LTI (Performance-Share-Plan) 2021 – 2023 | – | – |
| **Sonstiges** | | |
| Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung[2]** | **3.324.787,00** | **100,0** |
| | | |
| Versorgungsaufwendungen | 641.502,00 | x |
| **Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen** | **3.966.289,00** | **x** |
| Maximalvergütung | 8.500.000,00 | x |
| Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG | - | x |

1 Im Geschäftsjahr 2024 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2024 auf 5 % ihres jeweiligen Brutto-Grundgehalts verzichtet.
2 Herr Döllner hat von der FC Bayern München AG für die Wahrnehmung eines Aufsichtsratsmandats im Geschäftsjahr 2024 eine Vergütung in Höhe von 60.417,00 € (brutto) und von der Bentley Motors Ltd. für die Wahrnehmung eines Mandats im Board of Directors der Bentley Motors Ltd. eine Vergütung in Höhe von 6.666,67 € (brutto) erhalten. Diese Vergütungen wurden jeweils in voller Höhe auf das ausgewiesene, von der Volkswagen AG gewährte Grundgehalt angerechnet.

| | MANFRED DÖSS[1]<br>Integrität und Recht<br>2024 | |
|---|---|---|
| | € | % |
| **Feste Vergütungsbestandteile** | | |
| Grundgehalt[2] | 1.068.750,00 | 42,9 |
| Nebenleistungen | 134.957,00 | 5,4 |
| **Summe** | **1.203.707,00** | **48,3** |
| **Variable Vergütungsbestandteile** | | |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | 1.287.000,00 | 51,7 |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) | | |
| LTI (Performance-Share-Plan) 2021 – 2023 | – | – |
| **Sonstiges** | | |
| Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **2.490.707,00** | **100,0** |
| | | |
| Versorgungsaufwendungen | 445.500,00 | x |
| **Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen** | **2.936.207,00** | **x** |
| Maximalvergütung | 6.375.000,00 | x |
| Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG | - | x |

1 Herr Döss erhält eine Vergütung in Höhe von 75 % der Vergütung eines ordentlichen Vorstandsmitglieds der Volkswagen AG.
2 Im Geschäftsjahr 2024 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2024 auf 5 % ihres jeweiligen Brutto-Grundgehalts verzichtet.

| | GUNNAR KILIAN<br>Personal und Markengruppe Trucks<br>2024 | |
|---|---|---|
| | € | % |
| **Feste Vergütungsbestandteile** | | |
| Grundgehalt[1] | 1.425.000,00 | 24,3 |
| Nebenleistungen | 183.648,00 | 3,1 |
| **Summe** | **1.608.648,00** | **27,4** |
| **Variable Vergütungsbestandteile** | | |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | 1.716.000,00 | 29,2 |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) | | |
| LTI (Performance-Share-Plan) 2021 – 2023[2] | 2.551.270,16 | 43,4 |
| **Sonstiges** | | |
| Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **5.875.918,16** | **100,0** |
| | | |
| Versorgungsaufwendungen | 649.229,00 | x |
| **Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen** | **6.525.147,16** | **x** |
| Maximalvergütung | 8.500.000,00 | x |
| Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG | - | x |

1 Im Geschäftsjahr 2024 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2024 auf 5 % ihres jeweiligen Brutto-Grundgehalts verzichtet.
2 Der Dienstvertrag von Herrn Kilian wurde mit Wirkung zum 10. Dezember 2021 verlängert. Der Herrn Kilian für das Geschäftsjahr 2021 zugeteilte Performance-Share-Plan hat daher zeitanteilig bis zum Zeitpunkt der Verlängerung eine dreijährige Performance-Periode und zeitanteilig ab dem Zeitpunkt der Verlängerung eine vierjährige Performance-Periode. Hier wird allein der im Geschäftsjahr 2024 ausgezahlte Anteil mit einer dreijährigen Performance-Periode berichtet.

| | THOMAS SCHÄFER<br>Markengruppe Core,<br>Vorsitzender des Vorstands der Marke Volkswagen Pkw<br>2024 | |
|---|---|---|
| | € | % |
| **Feste Vergütungsbestandteile** | | |
| Grundgehalt[1] | 1.425.000,00 | 42,8 |
| Nebenleistungen | 184.575,00 | 5,6 |
| **Summe** | **1.609.575,00** | **48,4** |
| **Variable Vergütungsbestandteile** | | |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | 1.716.000,00 | 51,6 |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) | | |
| LTI (Performance-Share-Plan) 2021 – 2023 | – | – |
| **Sonstiges** | | |
| Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **3.325.575,00** | **100,0** |
| | | |
| Versorgungsaufwendungen | 627.866,00 | x |
| **Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen** | **3.953.441,00** | **x** |
| Maximalvergütung | 8.500.000,00 | x |
| Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG | - | x |

1 Im Geschäftsjahr 2024 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2024 auf 5 % ihres jeweiligen Brutto-Grundgehalts verzichtet.

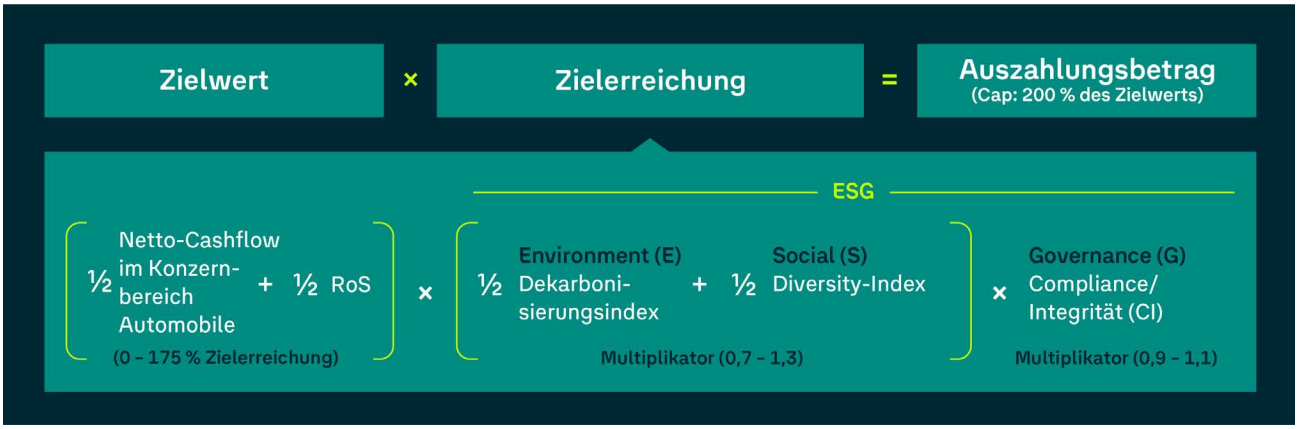
| | THOMAS SCHMALL-VON WESTERHOLT<br>Technik,<br>Vorsitzender des Vorstands der<br>Volkswagen Group Components<br>2024 | |
|---|---|---|
| | € | % |
| **Feste Vergütungsbestandteile** | | |
| Grundgehalt[1] | 1.425.000,00 | 42,8 |
| Nebenleistungen | 185.558,00 | 5,6 |
| **Summe** | **1.610.558,00** | **48,4** |
| **Variable Vergütungsbestandteile** | | |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | 1.716.000,00 | 51,6 |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) | | |
| LTI (Performance-Share-Plan) 2021 – 2023[2] | – | – |
| **Sonstiges** | | |
| Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **3.326.558,00** | **100,0** |
| | | |
| Versorgungsaufwendungen | 613.113,00 | x |
| **Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen** | **3.939.671,00** | **x** |
| Maximalvergütung | 8.500.000,00 | x |
| Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG | - | x |

1 Im Geschäftsjahr 2024 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2024 auf 5 % ihres jeweiligen Brutto-Grundgehalts verzichtet.
2 Der Aufsichtsrat hat Herrn Schmall-von Westerholt im Geschäftsjahr 2021 zum Vorstandsmitglied bestellt und ihm in Übereinstimmung mit dem damals geltenden Vergütungssystem 2021 für das Geschäftsjahr 2021 einen Performance-Share-Plan mit einer vierjährigen Performance-Periode zugeteilt. Herr Schmall-von Westerholt erhielt daher im Geschäftsjahr 2024 noch keine Auszahlung aus diesem Performance-Share-Plan.

| | HAUKE STARS<br>IT<br>2024 | |
|---|---|---|
| | € | % |
| **Feste Vergütungsbestandteile** | | |
| Grundgehalt[1] | 1.425.000,00 | 42,8 |
| Nebenleistungen | 185.186,00 | 5,6 |
| **Summe** | **1.610.186,00** | **48,4** |
| **Variable Vergütungsbestandteile** | | |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | 1.716.000,00 | 51,6 |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) | | |
| LTI (Performance-Share-Plan) 2021 – 2023 | – | – |
| **Sonstiges** | | |
| Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **3.326.186,00** | **100,0** |
| | | |
| Versorgungsaufwendungen | 631.968,00 | x |
| **Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen** | **3.958.154,00** | **x** |
| Maximalvergütung | 8.500.000,00 | x |
| Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG | - | x |

1 Im Geschäftsjahr 2024 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2024 auf 5 % ihres jeweiligen Brutto-Grundgehalts verzichtet.

## JAHRESBONUS




2.2 Erläuterung
2.2.1 Leistungskriterien der variablen Vergütung
a) Leistungskriterien Jahresbonus
aa) Finanzielle Teilziele

Die folgenden Übersichten zeigen, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2024 für die Schwellenwerte, Zielwerte und Maximalwerte für die finanziellen Teilziele Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile und operative Umsatzrendite (RoS) festgelegt hat und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen in Prozent im Geschäftsjahr 2024 erzielt wurden.

### KOMPONENTE 1: NETTO-CASHFLOW IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

| Mrd. € | 2024 |
|---|---|
| Maximalwert (175 %) | 7,25 |
| Zielwert 100 %-Niveau | 5,0 |
| Schwellenwert (0 %) | 3,5 |
| Ist-Wert[1] | 5,0 |
| Zielerreichung (in %) | 100 |

1 Der dargestellte Ist-Wert berücksichtigt die Auswirkungen der Rivian-Akquisition. Ohne Berücksichtigung der Auswirkungen der Rivian-Akquisition beträgt der Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile 6,035 Mrd. €.

Der Aufsichtsrat kann den tatsächlich errechneten Teilzielerreichungsgrad des Teilziels Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile in begründeten Ausnahmefällen anpassen, um eine leistungsgerechte Bewertung in diesem Teilziel zu gewährleisten. Begründete Ausnahmefälle sind Akquisitionen, deren Auswirkungen auf den Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile 1 Mrd. € übersteigen. Für das Geschäftsjahr 2024 hat der Aufsichtsrat von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht und den tatsächlich erreichten Teilzielerreichungsgrad des Teilziels Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile von 100 % auf 135 % angepasst. Diese Anpassung beruht auf der im Geschäftsjahr 2024 abgeschlossenen Vereinbarung über die Gründung eines Joint Venture-Unternehmens zwischen der Volkswagen AG und der Rivian Automotive, LLC. Die insofern bilanziell als Beteiligungserwerb erfassten Rechtsgeschäfte stellen nach Auffassung des Aufsichtsrats eine Akquisition dar, die sich in Höhe von insgesamt 1,022 Mrd. € mindernd auf den Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile auswirkte. Diese Cashflow-Minderung lässt keinen Rückschluss auf die wirtschaftliche Lage der Volkswagen AG oder die Leistungen der Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2024 zu. Zur Sicherstellung einer leistungsgerechten Bewertung hat der Aufsichtsrat den Teilzielerreichungsgrad des Teilziels Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile für das Geschäftsjahr 2024 unter Berücksichtigung der Auswirkungen der Rivian-Akquisition auf 135 % festgelegt.

## KOMPONENTE 2: OPERATIVE UMSATZRENDITE

| % | 2024 |
|---|---|
| Maximalwert (175 %) | 9,5 |
| Zielwert 100 %-Niveau | 6,5 |
| Schwellenwert (50 %) | 4,5 |
| Ist-Wert | 5,9 |
| Zielerreichung (in %) | 85 |

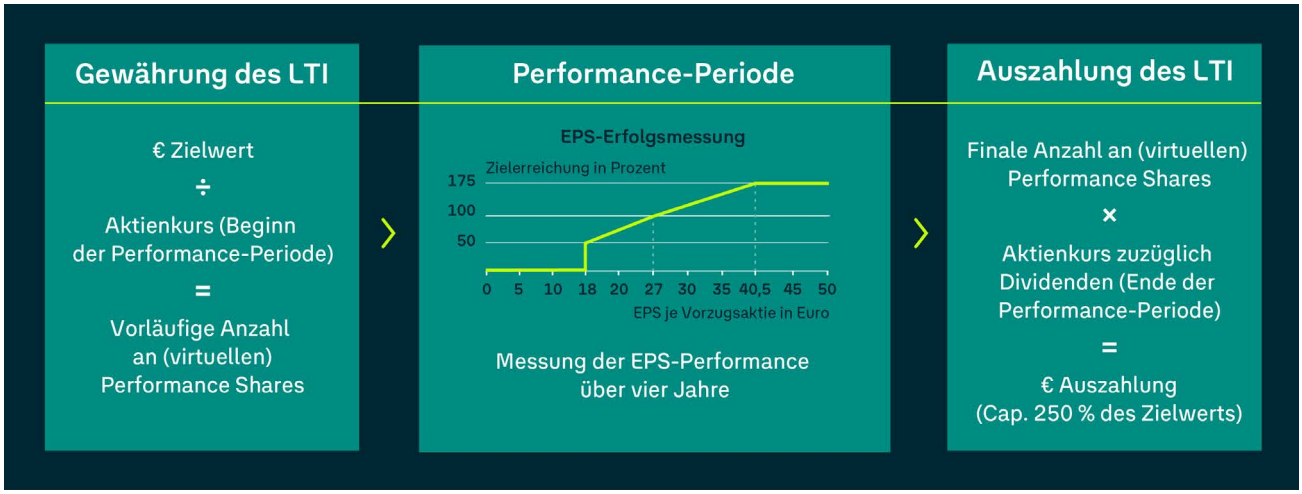
### ab) ESG-Faktor

Der Aufsichtsrat hat für das Geschäftsjahr 2024 von der ihm eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, für das Teilziel Soziales allein den Diversity-Index heranzuziehen und den Stimmungsindex als ESG-Kriterium auszusetzen, weil die Methode zur Messung des Stimmungsindex derzeit neu aufgesetzt wird. Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2024 für die Teilziele Umwelt (Dekarbonisierungsindex) und Soziales (Diversity-Index) als Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte festgelegt hat und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen im Geschäftsjahr 2024 erzielt wurden. Der Dekarbonisierungsindex bemisst sich nach den Emissionen von $CO_2$ und $CO_2$-Äquivalenten der Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken während des gesamten Lebenszyklus und zeigt den Fortschritt hinsichtlich der Verbesserung unserer $CO_2$-Bilanz. Mit dem Diversity-Index wird weltweit die Entwicklung des Anteils von Frauen im Management sowie die Internationalisierung im Top-Management erhoben. Die Kennzahl setzt Anreize für eine vorbildliche Führungs- und Unternehmenskultur. Durch den Governance-Faktor bringt der Aufsichtsrat seine Zufriedenheit mit dem erwarteten und tatsächlichen Verhalten des Vorstands hinsichtlich der Kriterien Integrität und Compliance zum Ausdruck. Der Governance-Faktor soll im Regelfall bei 1,0 liegen und nur bei besonderen Vorkommnissen nach pflichtgemäßem Ermessen auf 0,9 gesenkt oder auf 1,1 angehoben werden. Für das Geschäftsjahr 2024 hat der Aufsichtsrat den Governance-Faktor unter Berücksichtigung und Bewertung der kollektiven Leistung des Vorstands insgesamt und der Leistungen der einzelnen Vorstandsmitglieder für alle Vorstandsmitglieder auf den Regelwert 1,0 festgelegt.

| | UMWELT | | SOZIALES |
|---|---|---|---|
| | Dekarbonisierungsindex | | Diversity-Index |
| in t $CO_2$e/Fahrzeug | 2024 | in Punkten | 2024 |
| Maximalwert | 42,5 | Maximalwert | 157,0 |
| Zielwert 100 %-Niveau | 44,3 | Zielwert 100 %-Niveau | 150,0 |
| Mindestwert | 47,1 | Mindestwert | 143,0 |
| Ist-Wert | 46,4 | Ist-Wert | 168,0 |
| Zielerreichung (Faktor) | 0,78 | Zielerreichung (Faktor) | 1,30 |

Die im Vergütungssystem zugrunde gelegten ESG-Faktoren sind im Lagebericht und im Nachhaltigkeitsbericht des Geschäftsberichts 2024 beschrieben. Sie zählen zu den strategischen, nichtfinanziellen Leistungsindikatoren und sind den als wesentlich identifizierten Themen der für dieses Berichtsjahr erstmals durchgeführten doppelten Wesentlichkeitsanalyse des Volkswagen Konzerns zugeordnet.

## LANGZEITBONUS (LTI): (VIRTUELLER) PERFORMANCE-SHARE-PLAN (PSP)




Die Darstellung bezieht sich auf den LTI mit der Performance Periode 2024 – 2026 beziehungsweise 2024 – 2027. Der im Geschäftsjahr 2024 ausgezahlte und in diesem Vergütungsbericht als gewährte und geschuldete Vergütung ausgewiesene LTI mit der Performance-Periode 2021 – 2023 hatte einen Maximalwert für die EPS Erfolgsmessung von 150 %.

### b) Leistungskriterien Langzeitbonus (LTI)

Der vierjährige Performance-Share-Plan gilt seit dem 1. Januar 2021 für alle Vorstandsmitglieder, deren Dienstverträge ab dem Beschluss des Aufsichtsrats vom 14. Dezember 2020 neu abgeschlossen oder verlängert wurden. Für die zum Zeitpunkt des Beschlusses des Aufsichtsrats vom 14. Dezember 2020 bereits bestellten Vorstandsmitglieder galt – bis zu einer etwaigen Vertragsverlängerung – eine dreijährige Performance-Periode. Das betraf im Geschäftsjahr 2024 kein aktives Mitglied des Vorstands mehr. Für die Beschreibung der gewährten und geschuldeten Vergütung aus dem Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2021 – 2023 bedeutet das für die im Geschäftsjahr 2021 bereits bestellten aktiven Vorstandsmitglieder: Der Performance-Share-Plan des Vorstandsvorsitzenden Herrn Blume hatte im Geschäftsjahr 2021 eine dreijährige Performance-Periode und ist daher vollständig als gewährte Vergütung zu berichten. Für die Vorstandsmitglieder Herr Antlitz und Herr Schmall-von Westerholt, die im Geschäftsjahr 2021 bereits einen Performance-Share-Plan mit einer vierjährigen Performance-Periode hatten, ist im Vergütungsbericht 2024 kein LTI-Auszahlungsbetrag auszuweisen. Für das Vorstandsmitglied Herr Kilian, dessen Vertrag im Geschäftsjahr 2021 verlängert wurde und dessen Performance-Share-Plan daher zeitanteilig eine dreijährige Performance-Periode hatte, wird der auf die dreijährige Performance-Periode 2021 – 2023 entfallende Auszahlungsbetrag ausgewiesen.

## ba) Angaben zu den Performance Shares

| € | PERFORMANCE-PERIODE 2021 - 2023<br>Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt | PERFORMANCE-PERIODE 2021 - 2024<br>Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt | PERFORMANCE-PERIODE 2022 - 2024<br>Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt | PERFORMANCE-PERIODE 2022 - 2025<br>Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt | PERFORMANCE-PERIODE 2023 - 2026<br>Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt | PERFORMANCE-PERIODE 2024 - 2027<br>Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Oliver Blume | 12.069 | – | 6.828 | 7.264 | 22.393 | 26.617 |
| Arno Antlitz | – | 9.052 | – | 10.242 | 18.977 | 22.557 |
| Ralf Brandstätter | – | – | – | 10.242 | 18.977 | 22.557 |
| Gernot Döllner | – | – | – | – | 6.326 | 22.557 |
| Manfred Döss | – | – | – | 7.041 | 14.233 | 16.918 |
| Gunnar Kilian | 11.342 | 727 | – | 10.242 | 18.977 | 22.557 |
| Thomas Schäfer | – | – | – | 5.121 | 18.977 | 22.557 |
| Thomas Schmall-von Westerholt | – | 12.069 | – | 10.242 | 18.977 | 22.557 |
| Hauke Stars | – | – | – | 9.388 | 18.977 | 22.557 |
| **Summe** | **23.411** | **21.848** | **6.828** | **69.782** | **156.814** | **201.434** |

## bb) EPS-Werte

Die folgende Übersicht zeigt, welchen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert der Aufsichtsrat zu Beginn der Performance-Periode für den Performance-Share-Plan 2021 – 2023 festgelegt hat, der im Geschäftsjahr 2024 zur Auszahlung kam, und welcher Ist-Wert beziehungsweise welche Zielerreichung in Prozent erzielt wurde.

### PERFORMANCE-PERIODE 2021 – 2023

| € | 2021 | 2022 | 2023 |
|---|---|---|---|
| Maximalwert (150 %) | 30,0 | 30,0 | 30,0 |
| Zielwert 100 %-Niveau | 20,0 | 20,0 | 20,0 |
| Mindestwert (50 %) | 10,0 | 10,0 | 10,0 |
| Ist-Wert | 29,65 | 29,69 | 31,85 |
| Zielerreichung (in %) | 148 | 148 | 150 |

Die nachfolgenden Übersichten zeigen, welche Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte der Aufsichtsrat zu Beginn der jeweiligen Performance-Perioden 2021 – 2024, 2022 – 2024 beziehungsweise 2022 – 2025, 2023 – 2025 beziehungsweise 2023 – 2026 und 2024 – 2026 beziehungsweise 2024 – 2027 festgelegt hat und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen in Prozent für einzelne Jahre des Bemessungszeitraums bis einschließlich 2024 bereits erzielt wurden. Die Performance-Share-Pläne der Performance-Perioden 2021 – 2024, 2022 – 2024 beziehungsweise 2022 – 2025, 2023 – 2025 beziehungsweise 2023 – 2026 und 2024 – 2026 beziehungsweise 2024 – 2027 waren im Geschäftsjahr 2024 noch nicht fällig und wurden noch nicht ausgezahlt; sie stellen daher keine im Geschäftsjahr 2024 gewährte oder geschuldete Vergütung dar.

## PERFORMANCE-PERIODE 2021 – 2024

| € | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|---|
| Maximalwert (150 %) | 30,0 | 30,0 | 30,0 | 30,0 |
| Zielwert 100 %-Niveau | 20,0 | 20,0 | 20,0 | 20,0 |
| Mindestwert (50 %) | 10,0 | 10,0 | 10,0 | 10,0 |
| Ist-Wert | 29,65 | 29,69 | 31,85 | 21,42 |
| Zielerreichung (in %) | 148 | 148 | 150 | 107 |

## PERFORMANCE-PERIODE 2022 – 2024

| € | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|
| Maximalwert (150 %) | 30,0 | 30,0 | 30,0 |
| Zielwert 100 %-Niveau | 20,0 | 20,0 | 20,0 |
| Mindestwert (50 %) | 10,0 | 10,0 | 10,0 |
| Ist-Wert | 29,69 | 31,85 | 21,42 |
| Zielerreichung (in %) | 148 | 150 | 107 |

## PERFORMANCE-PERIODE 2022 – 2025

| € | 2022 | 2023 | 2024 |
|---|---|---|---|
| Maximalwert (150 %) | 30,0 | 30,0 | 30,0 |
| Zielwert 100 %-Niveau | 20,0 | 20,0 | 20,0 |
| Mindestwert (50 %) | 10,0 | 10,0 | 10,0 |
| Ist-Wert | 29,69 | 31,85 | 21,42 |
| Zielerreichung (in %) | 148 | 150 | 107 |

## PERFORMANCE-PERIODE 2023 – 2025

| € | 2023 | 2024 |
|---|---|---|
| Maximalwert (175 %) | 40,5 | 40,5 |
| Zielwert 100 %-Niveau | 27,0 | 27,0 |
| Mindestwert (50 %) | 18,0 | 18,0 |
| Ist-Wert | 31,85 | 21,42 |
| Zielerreichung (in %) | 127 | 69 |

## PERFORMANCE-PERIODE 2023 – 2026

| € | 2023 | 2024 |
|---|---|---|
| Maximalwert (175 %) | 40,5 | 40,5 |
| Zielwert 100 %-Niveau | 27,0 | 27,0 |
| Mindestwert (50 %) | 18,0 | 18,0 |
| Ist-Wert | 31,85 | 21,42 |
| Zielerreichung (in %) | 127 | 69 |

## PERFORMANCE-PERIODE 2024 – 2026

| € | 2024 |
|---|---|
| Maximalwert (175 %) | 40,5 |
| Zielwert 100 %-Niveau | 27,0 |
| Mindestwert (50 %) | 18,0 |
| Ist-Wert | 21,42 |
| Zielerreichung (in %) | 69 |

## PERFORMANCE-PERIODE 2024 – 2027

| € | 2024 |
|---|---|
| Maximalwert (175 %) | 40,5 |
| Zielwert 100 %-Niveau | 27,0 |
| Mindestwert (50 %) | 18,0 |
| Ist-Wert | 21,42 |
| Zielerreichung (in %) | 69 |

Im Geschäftsjahr 2024 hat die Volkswagen AG die Rückstellung für Zeitwertguthaben in Übereinstimmung mit IAS 8 für das Vorjahr korrigiert. Dadurch beträgt das testierte, voll verwässerte Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie aus fortgeführten und nicht fortgeführten Geschäftsbereichen (EPS) für das Geschäftsjahr 2023 31,85 € anstatt 31,98 € pro Volkswagen Vorzugsaktie. Im Vergütungsbericht 2024 wird der korrigierte Wert für das Geschäftsjahr 2023 ausgewiesen. Die Korrektur des testierten EPS für das Geschäftsjahr 2023 auf 31,85 € pro Volkswagen Vorzugsaktie führt zu einer Anpassung des Zielerreichungsgrads für die Performance Perioden 2023 – 2025 und 2023 – 2026 auf 127 % anstatt 128 %; im Übrigen bleiben die in früheren Vergütungsberichten ausgewiesenen Zielerreichungen unverändert.

### bc) Referenzkurse/Dividendenäquivalent der Performance-Periode

Der für die Performance-Periode 2021 – 2023 maßgebliche Anfangs-Referenzkurs, der Schluss-Referenzkurs sowie das Dividendenäquivalent sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

| | PERFORMANCE-PERIODE 2021 – 2023 |
|---|---|
| Anfangs-Referenzkurs | 149,14 |
| Schluss-Referenzkurs | 110,83 |
| Dividendenäquivalent | |
| 2021 | 4,86 |
| 2022 | 7,56 |
| 2023 | 27,82 |

Die nachfolgende Übersicht zeigt für die noch nicht fälligen und noch nicht ausgezahlten Performance-Share-Pläne der jeweiligen Performance-Perioden 2021 – 2024, 2022 – 2024 beziehungsweise 2022 – 2025, 2023 – 2025 beziehungsweise 2023 – 2026 und 2024 – 2026 beziehungsweise 2024 – 2027 den Anfangs-Referenzkurs, den Schluss-Referenzkurs sowie das Dividendenäquivalent.

| | PERFORMANCE-PERIODE | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2021 – 2024 | 2022 – 2024 | 2022 – 2025 | 2023 – 2025 | 2023 – 2026 | 2024 – 2026 | 2024 – 2027 |
| Anfangs-Referenzkurs | 149,14 | 175,75 | 175,75 | 131,74 | 131,74 | 110,83 | 110,83 |
| Schluss-Referenzkurs | 84,13[1] | 84,13[1] | –[1] | –[1] | –[1] | –[1] | –[1] |
| Dividendenäquivalent | | | | | | | |
| 2021 | 4,86 | – | – | – | – | – | – |
| 2022 | 7,56 | 7,56 | 7,56 | – | – | – | – |
| 2023 | 27,82 | 27,82 | 27,82 | 27,82 | 27,82 | – | – |
| 2024 | 9,06 | 9,06 | 9,06 | 9,06 | 9,06 | 9,06 | 9,06 |

1 Wird am Ende der Performance-Periode ermittelt.

### 2.2.2 Übereinstimmung mit dem Vergütungssystem

Die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2024 gewährte und geschuldete Vergütung entspricht den Vorgaben des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands. Im Geschäftsjahr 2024 wurde nicht vom geltenden Vergütungssystem abgewichen. Die Auszahlungen aus dem Jahresbonus und dem Performance-Share-Plan waren nicht aufgrund einer Überschreitung der jeweiligen Maximalwerte der einzelnen Vergütungsbestandteile zu kürzen, da 200 % des Zielbetrags des Jahresbonus beziehungsweise 250 % des Zielbetrags des Performance-Share-Plans nicht überschritten wurden. Insgesamt hat die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2024 gewährte und geschuldete Vergütung die im Vergütungssystem vorgesehene Maximalvergütung nicht überschritten. Die Volkswagen AG gewährt Herrn Blume aufgrund des neu abgeschlossenen Dienstvertrags seit dem 1. Januar 2023 die Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG im Umfang von 50 %. Davon abweichend gewährt die Volkswagen AG Herrn Blume die Nebenleistungspauschale eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG in voller Höhe. Herr Blume ist zugleich Vorstandsvorsitzender der Porsche AG. Seit dem 1. Januar 2023 gewährt die Porsche AG Herrn Blume die Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG im Umfang von 50 %. Die Porsche AG hat Herrn Blume in Vorbereitung des am 29. September 2022 vollzogenen Börsengangs einen IPO-Bonus zugesagt. Dieser IPO-Bonus ist als Share-Plan mit einer ein-, zwei- und dreijährigen Laufzeit jeweils ab dem Zeitpunkt des Börsengangs ausgestaltet. Herrn Blume wurden im Geschäftsjahr 2022 insgesamt 19.290 virtuelle Vorzugsaktien an der Porsche AG zugeteilt, die auf drei Tranchen zu je 6.430 virtuellen Vorzugsaktien aufgeteilt wurden. Über eine etwaige gewährte und geschuldete Vergütung aus diesem IPO-Bonus wird im Vergütungsbericht desjenigen Geschäftsjahres berichtet, in dem Herrn Blume die jeweilige Tranche ausgezahlt wird. Die zweite Tranche kam im Geschäftsjahr 2024 zur Auszahlung. Die Volkswagen AG hat der Vergütung der Porsche AG vorsorglich als Drittvergütung zugestimmt. Die Vergütung, die die Porsche AG Herrn Blume gewährt, wird im Rahmen der Maximalvergütung sowie des Barvergütungs-Caps der Volkswagen AG berücksichtigt.

### 2.2.3 Leistungen und Leistungszusagen im Zusammenhang mit der Beendigung der Tätigkeit

#### a) Leistungen und Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die vorzeitige Beendigung der Tätigkeit

Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands und die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder sehen Entlassungsentschädigungen für den Fall des Widerrufs der Bestellung zum Mitglied des Vorstands vor. Die Vorstandsmitglieder erhalten – außer bei Vorliegen eines wichtigen Grundes, der die Gesellschaft zur außerordentlichen Beendigung des Dienstvertrags berechtigt, sowie bei Widerruf der Bestellung wegen grober Pflichtverletzung – eine Abfindung als Bruttobetrag in Höhe der Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres, gerechnet ab dem Zeitpunkt der Beendigung der Bestellung zum Mitglied des Vorstands der Gesellschaft bis zum Ende der regulären Bestellungszeit, maximal für zwei Jahre. Etwaige zeitlich begrenzte Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder bleiben für die Berechnung außer Betracht. Bei einem Ausscheiden im Laufe des ersten Geschäftsjahres der Bestellung kann für die Berechnung ausnahmsweise auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt werden. Die Abfindung wird als Einmalzahlung oder in maximal 24 monatlichen Teilbeträgen ab dem Zeitpunkt der Beendigung der Bestellung zum Vorstandsmitglied der Gesellschaft gezahlt. Vertragliche Vergütungen, die die Gesellschaft für die Zeit ab Beendigung der Bestellung bis zum Ende des Dienstvertrags zahlt, werden auf die Abfindung angerechnet. Nimmt das Vorstandsmitglied nach Beendigung der Bestellung eine andere Tätigkeit auf, verringert sich die Höhe der Abfindung um die Höhe der Einkünfte aus der neuen Tätigkeit. Im Fall der Vereinbarung eines nachvertraglichen Wettbewerbsverbots wird die Abfindung auf die Karenzentschädigung angerechnet.

Den Mitgliedern des Vorstands sind auch für den Fall der vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit ein Ruhegehalt beziehungsweise eine Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt.

Auch im Fall einer vorzeitigen Beendigung werden die variablen Vergütungsbestandteile grundsätzlich nach den vertraglichen Regelungen zu vertraglich vereinbarten Fälligkeitszeitpunkten ausgezahlt. Eine vorzeitige Abrechnung und Auszahlung findet – außer im Fall der Beendigung des Dienstverhältnisses durch dauerhafte Invalidität oder Tod – nicht statt.

Die Dienstverträge sehen entsprechend der Anregung G.14 DCGK 2022 keine Change of Control-Klausel vor. Vorstandsmitglieder haben daher keinen Anspruch auf für einen etwaigen Change of Control vereinbarte Zahlungen oder sonstige besondere Leistungen (etwa die Zusage von Aktien) von der Volkswagen AG.

## PENSIONEN DES VORSTANDS 2024 NACH IAS 19

| € | Barwert | Versorgungsaufwendungen im Geschäftsjahr 2024 |
|---|---|---|
| Oliver Blume | 4.678.014,00 | 710.470,00 |
| Arno Antlitz | 2.436.687,00 | 624.360,00 |
| Ralf Brandstätter | 1.927.705,00 | 604.090,00 |
| Gernot Döllner | 838.650,00 | 641.502,00 |
| Manfred Döss | 1.614.590,00 | 445.500,00 |
| Gunnar Kilian | 4.473.562,00 | 649.229,00 |
| Thomas Schäfer | 1.637.514,00 | 627.866,00 |
| Thomas Schmall-von Westerholt | 2.650.261,00 | 613.113,00 |
| Hauke Stars | 1.826.533,00 | 631.968,00 |
| **Summe** | **22.083.516,00** | **5.548.098,00** |

#### b) Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die reguläre Beendigung der Tätigkeit

Den Mitgliedern des Vorstands sind im Falle der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit ein Ruhegehalt einschließlich einer Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt. Die zugesagten Leistungen werden mit Vollendung des 65. Lebensjahres, im Fall von Herrn Blume und Herrn Kilian mit Vollendung des 63. Lebensjahres, gezahlt beziehungsweise zur Verfügung gestellt.

Die Vorstandsmitglieder haben eine beitragsorientierte Leistungszusage erhalten, die sich grundsätzlich nach einer auch für die Tarifbeschäftigten der Volkswagen AG geltenden Betriebsvereinbarung richtet und Alters-, Erwerbsminderungs- sowie Hinterbliebenenleistungen umfasst. Für jedes Jahr der Vorstandsbestellung wird ein Versorgungsbeitrag in Höhe von 40 % des Grundgehalts zum Ende des jeweiligen Kalenderjahres in den Volkswagen Pension Trust e.V. eingebracht. Seit dem Geschäftsjahr 2023 beträgt der Versorgungsbeitrag für Herrn Blume 50 % des Grundgehalts. Im Übrigen wurden die beitragsorientierten Leistungszusagen im Geschäftsjahr 2024 nicht weiter geändert. Aus den jährlichen Versorgungsbeiträgen ergeben sich – nach Maßgabe der Regelungen, die auch für die Tarifbeschäftigten Anwendung finden – Bausteine einer grundsätzlich lebenslangen Rentenzahlung.

Die jeweiligen Rentenbausteine sind bei Einbringung in den Volkswagen Pension Trust e.V. unmittelbar unverfallbar. Anstelle der lebenslangen Rentenzahlung kann eine Kapitalleistung wahlweise als Einmal- oder als Ratenzahlung zum Zeitpunkt des Renteneintritts erfolgen.

Die Übersicht auf der vorherigen Seite weist individualisiert für die Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2024 die bisher erdienten Pensionen aus, unterteilt in den Barwert und den von der Gesellschaft während des letzten Geschäftsjahres hierfür aufgewandten Betrag.

#### c) Leistungen und Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder, die im Geschäftsjahr 2024 ausgeschieden sind

Im Geschäftsjahr 2024 sind keine Vorstandsmitglieder ausgeschieden.

### 2.2.4 Keine Rückforderungen im Geschäftsjahr 2024

Im Geschäftsjahr 2024 hat die Volkswagen AG keine variablen Vergütungsbestandteile von einzelnen Vorstandsmitgliedern zurückgefordert. Bereits die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine Rückforderung lagen nicht vor.

## IV. Vergütung früherer Vorstandsmitglieder

Nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG ist auch über die früheren Vorstandsmitgliedern gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten.

### 1. Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2024 (individualisiert)

Die Pflicht, über die früheren Vorstandsmitgliedern gewährte und geschuldete Vergütung individualisiert zu berichten, erstreckt sich nach § 162 Abs. 5 Satz 2 AktG auf die Vergütung, die bis zum Ablauf von zehn Jahren nach dem Geschäftsjahr gewährt und geschuldet wird, in dem das frühere Vorstandsmitglied das zuletzt bei der Volkswagen AG ausgeübte Vorstands- oder Aufsichtsratsamt beendet hat.

Die folgenden Tabellen weisen individuell für frühere Vorstandsmitglieder, die nach dem Geschäftsjahr 2014 ausgeschieden sind, die im Geschäftsjahr 2024 gewährte und geschuldete Vergütung aus. Wie bei den amtierenden Vorstandsmitgliedern zählt auch bei den früheren Vorstandsmitgliedern der Anfang des Jahres 2025 für das Geschäftsjahr 2024 ausgezahlte Jahresbonus zu der im Geschäftsjahr 2024 gewährten Vergütung.

| | KARLHEINZ BLESSING | |
|---|---|---|
| | 2024 | |
| | € | % |
| Pensionszahlungen | 189.505,92 | 96,4 |
| Grundgehalt | – | – |
| Nebenleistungen | 7.129,00 | 3,6 |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | – | – |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2023) | – | 0,0 |
| Entlassungsentschädigungen | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **196.634,92** | **100,0** |

| | HERBERT DIESS | |
|---|---|---|
| | 2024 | |
| | € | % |
| Pensionszahlungen | – | – |
| Grundgehalt | 2.600.000,00 | 26,5 |
| Nebenleistungen | 190.603,00 | 1,9 |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | 4.004.000,00 | 40,9 |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2023) | 3.007.048,35 | 30,7 |
| Entlassungsentschädigungen | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **9.801.651,35** | **100,0** |
| Versorgungsaufwendungen | 1.362.117,00 | x |
| **Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen** | **11.163.768,35** | **x** |
| Maximalvergütung | 15.000.000,00 | x |

| | MARKUS DUESMANN | |
|---|---|---|
| | 2024 | |
| | € | % |
| Pensionszahlungen | – | – |
| Grundgehalt | 1.500.000,00 | 24,5 |
| Nebenleistungen | 192.197,00 | 3,1 |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | 1.716.000,00 | 28,0 |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2023) | 2.714.878,97 | 44,3 |
| Entlassungsentschädigungen | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung**[1] | **6.123.075,97** | **100,0** |
| Versorgungsaufwendungen | 614.578,00 | x |
| **Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen** | **6.737.653,97** | **x** |
| Maximalvergütung | 4.000.000,00 | x |

1 Herr Duesmann hat von der FC Bayern München AG für die Wahrnehmung eines Aufsichtsratsmandats im Geschäftsjahr 2024 eine Vergütung in Höhe von 12.500,00 € (brutto) und von der Bentley Motors Ltd. für die Wahrnehmung eines Mandats im Board of Directors der Bentley Motors Ltd. eine Vergütung in Höhe von 13.333,33 € (brutto) erhalten. Diese Vergütungen wurden jeweils in voller Höhe auf das ausgewiesene, von der Volkswagen AG gewährte Grundgehalt angerechnet.

| | FRANCISCO JAVIER GARCIA SANZ | |
|---|---|---|
| | 2024 | |
| | € | % |
| Pensionszahlungen | 786.010,04 | 98,7 |
| Grundgehalt | – | – |
| Nebenleistungen | 10.741,00 | 1,3 |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | – | – |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2023) | – | – |
| Entlassungsentschädigungen | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **796.751,04** | **100,0** |

| | JOCHEM HEIZMANN | |
|---|---|---|
| | 2024 | |
| | € | % |
| Pensionszahlungen | 814.400,00 | 99,0 |
| Grundgehalt | – | – |
| Nebenleistungen | 8.004,00 | 1,0 |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | – | – |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2023) | – | – |
| Entlassungsentschädigungen | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **822.404,00** | **100,0** |

| | CHRISTINE HOHMANN-DENNHARDT | |
|---|---|---|
| | 2024 | |
| | € | % |
| Pensionszahlungen | 111.847,80 | 79,4 |
| Grundgehalt | – | – |
| Nebenleistungen | 28.984,50 | 20,6 |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | – | – |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2023) | – | – |
| Entlassungsentschädigungen | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **140.832,30** | **100,0** |

| | MATTHIAS MÜLLER | |
|---|---|---|
| | 2024 | |
| | € | % |
| Pensionszahlungen | 1.266.360,48 | 98,3 |
| Grundgehalt | – | – |
| Nebenleistungen | 21.479,97 | 1,7 |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | – | – |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2023) | – | – |
| Entlassungsentschädigungen | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **1.287.840,45** | **100,0** |

| | HORST NEUMANN | |
|---|---|---|
| | 2024 | |
| | € | % |
| Pensionszahlungen | 727.340,00 | 97,0 |
| Grundgehalt | – | – |
| Nebenleistungen | 22.584,00 | 3,0 |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | – | – |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2023) | – | – |
| Entlassungsentschädigungen | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **749.924,00** | **100,0** |

| | LEIF ÖSTLING | |
|---|---|---|
| | 2024 | |
| | € | % |
| Pensionszahlungen | 253.848,12 | 100,0 |
| Grundgehalt | – | – |
| Nebenleistungen | – | – |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | – | – |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2023) | – | – |
| Entlassungsentschädigungen | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **253.848,12** | **100,0** |

| | HANS DIETER PÖTSCH | |
|---|---|---|
| | 2024 | |
| | € | % |
| Pensionszahlungen | 946.501,92 | 96,9 |
| Grundgehalt | – | – |
| Nebenleistungen | 30.643,43 | 3,1 |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | – | – |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2023) | – | – |
| Entlassungsentschädigungen | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **977.145,35** | **100,0** |

| | ANDREAS RENSCHLER | |
|---|---|---|
| | 2024 | |
| | € | % |
| Pensionszahlungen | 375.377,36 | 98,8 |
| Grundgehalt | – | – |
| Nebenleistungen | 4.744,00 | 1,2 |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | – | – |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2023) | – | – |
| Entlassungsentschädigungen | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **380.121,36** | **100,0** |

| | ABRAHAM SCHOT | |
|---|---|---|
| | 2024 | |
| | € | % |
| Pensionszahlungen | – | – |
| Grundgehalt | – | – |
| Nebenleistungen | – | – |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | – | – |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2023) | 2.714.878,97 | 100,0 |
| Entlassungsentschädigungen | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **2.714.878,97** | **100,0** |

| | RUPERT STADLER | |
|---|---|---|
| | 2024 | |
| | € | % |
| Pensionszahlungen | – | – |
| Grundgehalt | – | – |
| Nebenleistungen | 8.409,00 | 100,0 |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | – | – |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2023) | – | – |
| Entlassungsentschädigungen | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **8.409,00** | **100,0** |

| | HILTRUD DOROTHEA WERNER | |
|---|---|---|
| | 2024 | |
| | € | % |
| Pensionszahlungen | – | – |
| Grundgehalt | – | – |
| Nebenleistungen | – | – |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | – | – |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2023) | 2.714.878,97 | 100,0 |
| Entlassungsentschädigungen | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **2.714.878,97** | **100,0** |

| | MARTIN WINTERKORN | |
|---|---|---|
| | 2024 | |
| | € | % |
| Pensionszahlungen | 1.321.356,96 | 97,7 |
| Grundgehalt | – | – |
| Nebenleistungen | 30.422,00 | 2,3 |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | – | – |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2023) | – | – |
| Entlassungsentschädigungen | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **1.351.778,96** | **100,0** |

| | FRANK WITTER | |
|---|---|---|
| | 2024 | |
| | € | % |
| Pensionszahlungen | 473.547,30 | 25,6 |
| Grundgehalt | – | – |
| Nebenleistungen | 17.526,00 | 0,9 |
| Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus | – | – |
| Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2023) | 1.357.666,09 | 73,4 |
| Entlassungsentschädigungen | – | – |
| **Summe gewährte und geschuldete Vergütung** | **1.848.739,39** | **100,0** |

### 2. Gewährte Gesamtvergütung an frühere Vorstandsmitglieder

Über die Vergütung, die früheren Vorstandsmitgliedern im Jahr 2024 gewährt und geschuldet wurde, die ihr zuletzt bei der Volkswagen AG ausgeübtes Amt als Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglied bereits vor Beginn des Jahres 2015 und damit mehr als zehn Jahre vor der Erstellung dieses Vergütungsberichts beendet haben, ist nach § 162 Abs. 5 Satz 2 AktG nicht individualisiert zu berichten. Solchen früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen wurden im Geschäftsjahr 2024 insgesamt 9,0 Mio. € gewährt und geschuldet. Für diesen Personenkreis bestanden Verpflichtungen für Pensionen bewertet nach IAS 19 in Höhe von 98,5 Mio. €.

## V. Vergleichende Darstellung

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der prozentualen Veränderung der Vergütung der amtierenden und früheren Vorstandsmitglieder mit der Ertragsentwicklung der Volkswagen AG und mit der durchschnittlichen Vergütung der Beschäftigten auf Vollzeitäquivalenzbasis gegenüber dem Vorjahr. Bei Vorstandsmitgliedern wird die gewährte und geschuldete Vergütung des Berichtsjahres zu der des Vorjahres in Relation gesetzt.

Die Ertragsentwicklung wird dabei anhand des Jahresüberschusses beziehungsweise Jahresfehlbetrags der Volkswagen AG dargestellt. Die Vergütung der Vorstandsmitglieder basiert allerdings auf Konzernkennzahlen. Um noch aussagekräftiger darstellen zu können, wie sich die Vorstandsvergütung im Vergleich zur Ertragsentwicklung verändert hat, werden daher bei der Ertragsentwicklung zudem das Ergebnis nach Steuern, das Operative Ergebnis und die operative Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns herangezogen, wie sie im Konzernabschluss ausgewiesen werden. Auf diese Weise werden nicht nur bei der Vorstandsvergütung Konzernkennzahlen berücksichtigt, sondern auch bei der Ertragsentwicklung. Die bei der Ertragsentwicklung einbezogenen Konzernkennzahlen bilden ab, wie sich die vom Vorstand verantwortete Unternehmenstätigkeit insgesamt ausgewirkt hat.

Für den Vergleich mit der Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Beschäftigten wird auf den im Anhang des Jahresabschlusses der Volkswagen AG ausgewiesenen Personalaufwand der Volkswagen AG, bereinigt um die Vergütung der Vorstandsmitglieder, abgestellt. Der so bereinigte Personalaufwand wird durch die Anzahl der Beschäftigten der Volkswagen AG auf Vollzeitäquivalenzbasis zum 31. Dezember 2024, ohne Berücksichtigung der Vorstandsmitglieder, geteilt.

## VI. Peer Group

Die Höhe der Vergütung, des Gesamtvergütungs-Caps sowie der einzelnen Zielsetzungen werden vom Aufsichtsrat regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dazu führt der Aufsichtsrat unter anderem einen vertikalen Vergleich mit den Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen der Beschäftigten der Gesellschaft und einen horizontalen Vergleich mit den Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen von Vorstandsmitgliedern anderer Unternehmen durch. Zur Beurteilung der Üblichkeit der konkreten Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder im Vergleich zu anderen Unternehmen zieht der Aufsichtsrat eine nach seiner Einschätzung geeignete Vergleichsgruppe anderer Unternehmen (Peer Group) heran. Diese Peer Group wird regelmäßig überprüft – zuletzt Anfang 2024 – und gegebenenfalls angepasst. Die Peer Group besteht derzeit aus folgenden Unternehmen: BMW, Mercedes-Benz Group, Ford, General Motors, Stellantis, Nissan Motor Corporation, Toyota, BYD, Tesla (ohne Vorstandsvorsitzenden), hp, IBM, Uber, SAP, Samsung, General Electric, Siemens, Hitachi und Boeing. Die Unternehmen der Peer Group wurden so ausgewählt, dass sie die strategischen Geschäftsfelder des Volkswagen Konzerns widerspiegeln. Die Peer Group enthält neben den globalen Automobilherstellern auch Technologie- und Dienstleistungsunternehmen, speziell aus den Segmenten Batterie/Elektro, IT/Software und Mobilitätsdienstleistungen. Ergänzend enthält die Vergleichsgruppe ausgewählte globale Industriekonzerne, die hinsichtlich Entwicklungsfokus, Fertigungstiefe, globaler Ausrichtung und Komplexitätsgrad mit dem Volkswagen Konzern nach Auffassung des Aufsichtsrats vergleichbar erscheinen. In dieser Zusammensetzung repräsentiert die Vergleichsgruppe nach Auffassung des Aufsichtsrats das spezifische Wettbewerbsumfeld des Volkswagen Konzerns auf dem Absatzmarkt wie auch auf dem Rekrutierungsmarkt für Top Executives.

| jährliche Veränderung in % | 2024 gegenüber 2023[1] | 2023 gegenüber 2022[1] | 2022 gegenüber 2021[1] | 2021 gegenüber 2020[1] |
|---|---|---|---|---|
| Vorstandsvergütung[2] | | | | |
| Oliver Blume | +5,4% | +36,1% | +49,1% | +74,8% |
| Arno Antlitz | -9,5% | -3,5% | +28,8% | - |
| Ralf Brandstätter | -11,4% | +3,8% | - | - |
| Gernot Döllner | +164,9% | - | - | - |
| Manfred Döss | -9,6% | +5,3% | - | - |
| Gunnar Kilian | +5,1% | -1,6% | +6,6% | +128,3% |
| Thomas Schäfer | -9,6% | +92,9% | - | - |
| Thomas Schmall-von Westerholt | -9,6% | -3,5% | -3,4% | - |
| Hauke Stars | -9,5% | +5,2% | - | - |
| Karlheinz Blessing | -90,7% | -30,2% | +346,3% | -83,0% |
| Herbert Diess | -14,8% | +12,5% | +19,0% | +40,1% |
| Markus Duesmann | +19,8% | +33,4% | -3,5% | -56,6% |
| Francisco Javier Garcia Sanz | +1,0% | -59,2% | +56,5% | -43,8% |
| Jochem Heizmann | +2,0% | -5,7% | -31,4% | -50,7% |
| Christine Hohmann-Dennhardt | -5,1% | +2,7% | +2,0% | +2,7% |
| Matthias Müller | -34,4% | -72,6% | +408,4% | -71,4% |
| Horst Neumann | +4,7% | +3,0% | +0,3% | +0,1% |
| Leif Östling | - | +3,1% | +1,0% | +1,0% |
| Hans Dieter Pötsch | +9,6% | +3,3% | +2,5% | -1,5% |
| Andreas Renschler | -73,5% | -74,3% | -0,5% | -0,2% |
| Abraham Schot | +41,8% | -32,4% | - | - |
| Rupert Stadler | -63,8% | +2.853,9% | -99,8% | -73,7% |
| Hiltrud Dorothea Werner | +41,8% | -37,6% | -46,0% | +6,6% |
| Martin Winterkorn | +0,1% | +9,2% | +2,3% | +0,2% |
| Frank Witter | -22,7% | -27,2% | +22,2% | -34,5% |
| **Ertragsentwicklung** | | | | |
| Jahresüberschuss/-fehlbetrag der Volkswagen AG | -17,8% | -50,0% | +208,8% | -36,2% |
| Operatives Ergebnis des Volkswagen Konzerns | -15,4% | +2,1% | +14,8% | +99,2% |
| Operative Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns | -15,7% | -8,9% | +2,6% | +79,1% |
| Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns | -30,6% | +13,1% | +2,6% | +74,8% |
| **Belegschaft** | | | | |
| Beschäftigte der Volkswagen AG | +2,9% | -14,6% | +26,9% | +9,2% |

1 Nach der Übergangsvorschrift des § 26j Abs. 2 Satz 2 EGAktG ist bis zum Ablauf des Geschäftsjahres 2025 lediglich die durchschnittliche Vergütung über den Zeitraum seit dem Geschäftsjahr 2020 in die vergleichende Betrachtung einzubeziehen und nicht die durchschnittliche Vergütung der letzten fünf Geschäftsjahre.

2 „Gewährte und geschuldete" Vergütung im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG.

## B. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

### I. Grundsätze der Aufsichtsratsvergütung

Als Ergebnis seiner turnusmäßigen Überprüfung der Aufsichtsratsvergütung hat der Aufsichtsrat der Hauptversammlung 2023 eine Anpassung der Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats vorgeschlagen. Die Hauptversammlung am 10. Mai 2023 hat die vorgeschlagene Anpassung der Aufsichtsratsvergütung mit 99,99 % der abgegebenen Stimmen beschlossen. Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in § 17 der Satzung der Volkswagen Aktiengesellschaft geregelt.

Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG sowie die Vergütung für Aufsichtsratstätigkeiten bei Tochterunternehmen bestehen ausschließlich aus erfolgsunabhängigen Vergütungsbestandteilen.

### II. Überblick über die Vergütung

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG erhalten je Geschäftsjahr eine feste Vergütung von 170.000 €. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält eine feste Vergütung von 510.000 €, sein Stellvertreter erhält eine feste Vergütung von 340.000 €.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten zudem für ihre Tätigkeit in den Ausschüssen des Aufsichtsrats pro Geschäftsjahr eine zusätzliche feste Vergütung von 75.000 € pro Ausschuss, sofern der Ausschuss mindestens einmal im Jahr zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat. Die Mitgliedschaften im Nominierungs- sowie im Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG bleiben unberücksichtigt. Die Ausschussvorsitzenden erhalten den doppelten, ihre Stellvertreter den eineinhalbfachen Betrag der vorstehend aufgeführten Ausschussvergütung. Ausschusstätigkeiten werden für höchstens zwei Ausschüsse berücksichtigt, wobei bei Überschreiten dieser Höchstzahl die zwei höchstdotierten Funktionen maßgeblich sind. Aufsichtsratsmitglieder, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat beziehungsweise einem seiner Ausschüsse angehört haben, erhalten die Vergütung zeitanteilig. Eine auf die Vergütung entfallene Umsatzsteuer erstattet die Gesellschaft.

Für die Teilnahme an einer Sitzung des Aufsichtsrats und eines Ausschusses erhält das jeweilige Mitglied ein Sitzungsgeld von 1.000 €; bei mehreren Sitzungen am Tag wird das Sitzungsgeld nur einmal gezahlt.

Die Vergütung und die Sitzungsgelder sind jeweils zahlbar nach Ende des Geschäftsjahres.

Die Vergütung ermöglicht es, geeignete und qualifizierte Kandidaten für das Amt als Aufsichtsratsmitglied zu gewinnen. Dadurch trägt die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats dazu bei, dass der Aufsichtsrat insgesamt seine Aufgaben zur Überwachung und Beratung des Vorstands sachgerecht und kompetent wahrnehmen kann. Auch die Beschränkung auf eine Festvergütung trägt diesen Aufgaben des Aufsichtsrats Rechnung. Die Beschränkung setzt für die Aufsichtsratsmitglieder einen Anreiz, bei der Wahrnehmung ihrer Überwachungs- und Beratungsaufgaben die Geschäftsführung des Vorstands angemessen zu hinterfragen, ohne sich dabei vorrangig an der Entwicklung operativer Kennziffern zu orientieren.

Für den Zeitraum nach der Beendigung des Amts erhalten ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats von der Volkswagen AG keine Vergütung mehr.

## III. Sonstiges

Die Volkswagen AG erstattet den Mitgliedern des Aufsichtsrats die im Rahmen ihrer Tätigkeit entstehenden Auslagen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats waren im Übrigen gemäß § 17 Abs. 7 Satz 2 der Satzung der Volkswagen AG im Berichtsjahr in eine von der Gesellschaft in ihrem Interesse abgeschlossene Haftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) einbezogen. Die Prämien für die D&O-Versicherung entrichtete die Gesellschaft. Es bestand ein Selbstbehalt in Höhe eines Brutto-Jahresbetrags der festen Vergütung für Aufsichtsratsmitglieder. Eine Selbstverpflichtung der Mitglieder des Aufsichtsrats zum Erwerb und Halten von Aktien an der Volkswagen AG besteht nicht.

## IV. Vergütung an Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2024

### 1. Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2024

Die im Geschäftsjahr 2024 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

### 2. Gewährte und geschuldete Vergütung

Die folgende Tabelle zeigt die den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern individuell gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2024. Dabei liegt dem Begriff „gewährte und geschuldete" Vergütung dasselbe Verständnis zugrunde wie im Abschnitt „A III. 2. Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2024" dieses Vergütungsberichts erläutert. Die in der Tabelle ausgewiesene Vergütung bildet daher die im Geschäftsjahr 2024 tatsächlich zugeflossenen Beträge ab.

| € (%) | FESTE VERGÜTUNG 2024 | TÄTIGKEIT IN DEN AUSSCHÜSSEN 2024 | SITZUNGS-GELDER 2024 | GESAMT 2024 | VERGÜTUNGEN AUS ANDEREN KONZERN-MANDATEN 2024 |
|---|---|---|---|---|---|
| Hans Dieter Pötsch | 510.000,00 (75,1 %) | 150.000,00 (22,1 %) | 19.000,00 (2,8 %) | **679.000,00** | 681.000,00 |
| Jörg Hofmann[1] | 340.000,00 (71,7 %) | 112.500,00 (23,7 %) | 22.000,00 (4,6 %) | **474.500,00** | – |
| Hessa Sultan Al Jaber | 170.000,00 (95,0 %) | – (0,0 %) | 9.000,00 (5,0 %) | **179.000,00** | – |
| Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud | 170.000,00 (51,5 %) | 150.000,00 (45,5 %) | 10.000,00 (3,0 %) | **330.000,00** | – |
| Rita Beck (seit 09.01.2024)[1] | 165.819,67 (64,3 %) | 70.081,97 (27,2 %) | 22.000,00 (8,5 %) | **257.901,64** | 116.250,00 |
| Harald Buck[1] | 170.000,00 (95,0 %) | – (0,0 %) | 9.000,00 (5,0 %) | **179.000,00** | 239.000,00 |
| Matías Carnero Sojo[3] | – | – | – | **–** | – |
| Daniela Cavallo[1] | 170.000,00 (44,4 %) | 187.500,00 (49,0 %) | 25.000,00 (6,5 %) | **382.500,00** | 105.000,00 |
| Julia Willie Hamburg[2] | 170.000,00 (94,4 %) | – (0,0 %) | 10.000,00 (5,6 %) | **180.000,00** | – |
| Marianne Heiß | 170.000,00 (65,6 %) | 75.000,00 (29,0 %) | 14.000,00 (5,4 %) | **259.000,00** | 75.000,00 |
| Arno Homburg[1] | 170.000,00 (94,4 %) | – (0,0 %) | 10.000,00 (5,6 %) | **180.000,00** | – |
| Günther Horvath | 170.000,00 (95,0 %) | – (0,0 %) | 9.000,00 (5,0 %) | **179.000,00** | – |
| Daniela Nowak[1] | 170.000,00 (94,4 %) | – (0,0 %) | 10.000,00 (5,6 %) | **180.000,00** | – |
| Hans Michel Piëch | 170.000,00 (63,9 %) | 75.000,00 (28,2 %) | 21.000,00 (7,9 %) | **266.000,00** | 241.500,00 |
| Ferdinand Oliver Porsche | 170.000,00 (66,4 %) | 75.000,00 (29,3 %) | 11.000,00 (4,3 %) | **256.000,00** | 291.500,00 |
| Wolfgang Porsche | 170.000,00 (64,6 %) | 75.000,00 (28,5 %) | 18.000,00 (6,8 %) | **263.000,00** | 471.500,00 |
| Gerardo Scarpino[1] | 170.000,00 (49,3 %) | 150.000,00 (43,5 %) | 25.000,00 (7,2 %) | **345.000,00** | 4.000,00 |
| Karina Schnur[1] | 170.000,00 (95,5 %) | – (0,0 %) | 8.000,00 (4,5 %) | **178.000,00** | 234.450,00 |
| Conny Schönhardt[1] | 170.000,00 (65,6 %) | 75.000,00 (29,0 %) | 14.000,00 (5,4 %) | **259.000,00** | 79.211,00 |
| Stephan Weil[2] | 170.000,00 (64,9 %) | 75.000,00 (28,6 %) | 17.000,00 (6,5 %) | **262.000,00** | – |
| **Summe** | **3.735.819,67** | **1.270.081,97** | **283.000,00** | **5.288.901,64** | **2.538.411,00** |

1 Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.
2 Diese Aufsichtsratsmitglieder sind gemäß § 5 Abs. 3 Niedersächsisches Ministergesetz verpflichtet, die für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat gezahlten Vergütungen an das Land Niedersachsen abzuführen, sobald und soweit sie 6.200 € im Jahr übersteigen. Vergütungen in diesem Sinne sind: Aufsichtsratsvergütungen sowie Sitzungsgelder, soweit sie den Betrag von 200 € übersteigen.
3 Herr Carnero Sojo verzichtete vollständig auf seine Vergütung für das Geschäftsjahr 2024.

## V. Vergleichende Darstellung

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der prozentualen Veränderung der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder mit der Ertragsentwicklung der Volkswagen AG und mit der durchschnittlichen Vergütung der Beschäftigten auf Vollzeitäquivalenzbasis gegenüber dem Vorjahr.

Die Ertragsentwicklung wird dabei anhand des Jahresüberschusses beziehungsweise Jahresfehlbetrags der Volkswagen AG dargestellt. Als Konzernkennzahl wird zudem das Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns herangezogen.

Für den Vergleich mit der Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Beschäftigten wird auf den im Anhang des Jahresabschlusses der Volkswagen AG ausgewiesenen Personalaufwand der Volkswagen AG, bereinigt um die Vergütung der Vorstandsmitglieder, abgestellt. Der so bereinigte Personalaufwand wird durch die Anzahl der Beschäftigten der Volkswagen AG auf Vollzeitäquivalenzbasis zum 31. Dezember 2024, ohne Berücksichtigung der Vorstandsmitglieder, geteilt.

| jährliche Veränderung in % | 2024 gegenüber 2023[1] | 2023 gegenüber 2022[1] | 2022 gegenüber 2021[1] | 2021 gegenüber 2020[1] |
|---|---|---|---|---|
| Aufsichtsratsvergütung[2] | | | | |
| Hans Dieter Pötsch | + 7,8 % | + 35,3 % | + 2,0 % | + 1,5 % |
| Jörg Hofmann | + 1,5 % | + 49,8 % | + 7,6 % | – 3,0 % |
| Hessa Sultan Al Jaber | + 1,1 % | + 59,5 % | + 4,7 % | – 2,8 % |
| Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud | + 0,3 % | + 189,2 % | – | – |
| Rita Beck (seit 09.01.2024) | – | – | – | – |
| Harald Buck | + 0,2 % | + 105,4 % | – | – |
| Matías Carnero Sojo | – | – | – | – |
| Daniela Cavallo | + 5,0 % | + 23,9 % | + 67,9 % | – |
| Julia Willie Hamburg | + 2,3 % | + 965,3 % | – | – |
| Marianne Heiß | + 0,9 % | + 35,7 % | – 0,7 % | + 2,6 % |
| Arno Homburg | + 1,7 % | + 136,5 % | – | – |
| Günther Horvath | + 19,7 % | – | – | – |
| Daniela Nowak | + 1,1 % | + 137,9 % | – | – |
| Hans Michel Piëch | + 1,4 % | + 33,1 % | + 5,4 % | + 13,5 % |
| Ferdinand Oliver Porsche | – | + 37,6 % | – 6,8 % | + 3,1 % |
| Wolfgang Porsche | + 0,7 % | + 55,0 % | – 2,3 % | + 8,9 % |
| Gerardo Scarpino | + 50,0 % | – | – | – |
| Karina Schnur | + 56,3 % | – | – | – |
| Conny Schönhardt | + 32,1 % | + 51,5 % | + 4,3 % | – 3,0 % |
| Stephan Weil | + 1,2 % | + 40,0 % | + 13,5 % | – 4,1 % |
| | | | | |
| **Ertragsentwicklung** | | | | |
| Jahresüberschuss/-fehlbetrag der Volkswagen AG | – 17,8 % | – 50,0 % | + 208,8 % | – 36,2 % |
| Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns | – 30,6 % | + 13,1 % | + 2,6 % | + 74,8 % |
| **Belegschaft** | | | | |
| Beschäftigte der Volkswagen AG | + 2,9 % | – 14,6 % | + 26,9 % | + 9,2 % |

1 Nach der Übergangsvorschrift des § 26j Abs. 2 Satz 2 EGAktG ist bis zum Ablauf des Geschäftsjahrs 2025 lediglich die durchschnittliche Vergütung über den Zeitraum seit dem Geschäftsjahr 2020 in die vergleichende Betrachtung einzubeziehen und nicht die durchschnittliche Vergütung der letzten fünf Geschäftsjahre.

2 „Gewährte und geschuldete" Vergütung im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG.

# 4

# Konzernlagebericht

(Zusammengefasster Lagebericht des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG)


**79** Ziele und Strategien
**84** Steuerung und Kennzahlen
**87** Struktur und Geschäftstätigkeit
**91** Übernahmerechtliche Angaben
**94** Geschäftsverlauf
**111** Aktie und Anleihen
**119** Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
**135** Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
**140** Nachhaltige Wertsteigerung
**175** Prognosebericht
**184** Risiko- und Chancenbericht
**226** Aussichten für das Jahr 2025

# Ziele und Strategien

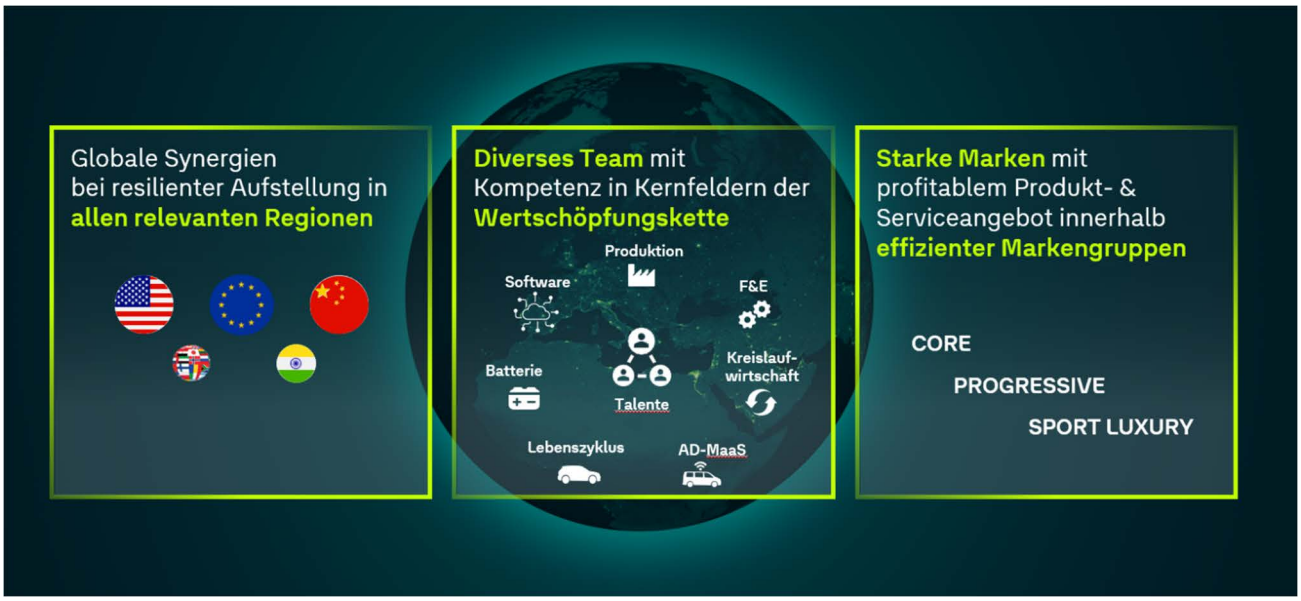
Mit der im Jahr 2024 aufgelegten Konzernstrategie „The Group Strategy – Mobility for generations" stellen wir uns den globalen Herausforderungen der Automobilindustrie. Unser Zielbild ist es, weltweit treibende Kraft der Mobilität zu sein: The Global Automotive Tech Driver.

Schnelllebige globale Megatrends, der rasant fortschreitende technologische Wandel, veränderte Kundenanforderungen sowie nicht zuletzt die weltwirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen und Regulationen stellen die Automobilindustrie vor historische Herausforderungen. Künstliche Intelligenz bietet Möglichkeiten, die bis vor Kurzem noch nicht vorstellbar waren, und bringt Veränderungen in nahezu allen Industrien und Lebensbereichen. Auch die Gesellschaft und ihre Werte befinden sich im Wandel. Das Bewusstsein für unseren Planeten und die Auswirkungen, die unsere Lebensweise auf ihn hat, gewinnen immer mehr an Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund haben wir im Geschäftsjahr 2024 unsere eigene Ausrichtung hinterfragt und die neue Konzernstrategie „The Group Strategy – Mobility for generations" erarbeitet. Die neue Konzernstrategie greift dabei wichtige Themen vorangegangener Strategien auf und entwickelt diese weiter.

Im ersten Schritt wurden die wesentlichen Anforderungen und übergreifende Ziele für die Strategie formuliert. Hierzu gehören Resilienz, um das globale Geschäft in Zeiten geopolitischer Spannungen robust aufzustellen, Adaptivität, um in der Transformation der Mobilitätsindustrie auf Veränderungen zügig reagieren zu können, sowie finanzielle Robustheit, um die erforderlichen Investitionen in Produktinnovationen finanzieren zu können.

## ANFORDERUNGEN UND ÜBERGREIFENDE ZIELE DER STRATEGIE



Hieraus leiten wir unser strategisches Zielbild ab, „The Global Automotive Tech Driver" zu sein. Dies fasst die wesentlichen Handlungsbedarfe für den Volkswagen Konzern in drei Felder zusammen:

- die resiliente Aufstellung in allen relevanten Regionen zur Sicherung globaler Synergien,
- die Neu-Fokussierung der Kompetenzfelder innerhalb der Wertschöpfungskette, auch vermehrt im Zusammenhang mit Partnern, sowie
- starke Marken mit profitablen Produkt- und Serviceangeboten, die innerhalb effizienter Markengruppen durch den Konzern gesteuert werden.

## KERNTHEMEN UND IMPERATIVE DER GROUP STRATEGY




Um unser Zielbild „The Global Automotive Tech Driver" zu erreichen, haben wir im Rahmen der Konzernstrategie klar definierte Konzernziele in Form von neun Imperativen definiert, die drei Kernthemen zugeordnet sind:

- Excite customers globally:
  Wir wollen Kundinnen und Kunden weltweit mit einem starken Produktportfolio, attraktiven Serviceangebot im gesamten Kunden- und Produktlebenszyklus und wettbewerbsfähigen Technologien begeistern.
- Unleash our full potential:
  Unser volles Unternehmenspotenzial wollen wir durch bewusstes Entscheiden zwischen Synergien und Umsetzungsgeschwindigkeit, Steigerung der Attraktivität für Talente und Nutzung der Möglichkeiten von künstlicher Intelligenz entfalten.
- Focus on fundamentals:
  Wir fokussieren uns auf ein robustes Unternehmensfundament mit reduzierter Kostenbasis, resilienten Strukturen und verstehen Nachhaltigkeit als Grundmaxime unseres Handelns.

Bei der Umsetzung unserer strategischen Ziele setzen wir weiterhin auf die OKR-Methode (Objectives and Key Results). Dabei werden für die einzelnen Imperative strategische Ziele (Objectives) und anvisierte Zwischenergebnisse (Key Results) definiert. Diese sollen im Wesentlichen durch zeitlich limitierte Projekte und Arbeitspakete realisiert werden, denen auch Kennzahlen zugeordnet sein können. Der Erreichungsgrad wird kontinuierlich überprüft und das Gesamtbild zweimal jährlich dem Vorstand aufgezeigt. So sollen die Relevanz der Imperative, deren Ziele und Meilensteine sowie Projekte und Arbeitspakete regelmäßig auf Konzernebene überprüft, ihre Ausrichtung fortlaufend kontrolliert und wenn nötig adjustiert werden.

Im Folgenden beschreiben wir die einzelnen Imperative und deren grundsätzliche Zielausrichtung.

### Focus on iconic and profitable Portfolio

Die effiziente Portfoliosteuerung und Nutzung von Konzernsynergien stellen ein wesentliches Kernelement der Konzernstrategie dar. Hierbei steht eine klare, regionale Steuerung unseres kundenzentrierten und unverwechselbaren Fahrzeugportfolios im Vordergrund, wobei ein besonderes Augenmerk auf der markengetreuen Positionierung der Fahrzeuge in den einzelnen Märkten liegen soll. Dies umfasst die Fokussierung auf ein erfolgreiches und profitables Portfolio für Europa, einen verstärkten Fokus auf attraktive Segmente in Nordamerika und die weitere Lokalisierung und Stärkung unserer China-Aktivitäten im Rahmen unserer „in China für China"-Strategie.

### Drive Life-Cycle Customer Excitement

Eine wesentliche Säule unserer Konzernstrategie ist der Fokus auf unsere Kundinnen und Kunden. Hierbei ist das Ziel, diese über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs hinweg mit unseren Produkten und Services zu begeistern und in den Mittelpunkt zu stellen, nicht nur bei der Entscheidung für das Fahrzeug. Im Zuge sich verändernder Mobilitätsbedürfnisse erwarten wir bis 2035 einen signifikanten Anstieg der Nachfrage nach nutzungsbasierten Fahrzeug- und Mobilitätsdiensten, beispielsweise Abo-Modelle oder autonome Robotaxi-/Shuttle-Dienste. Um das Potenzial des Nutzungsphasen-Geschäfts bestmöglich ausschöpfen zu können, streben wir an, hierfür ein synergetisches und ganzheitliches Ökosystem zu schaffen, welches alle unsere Produkte und Dienstleistungen des Konzerns einbezieht. So können wir unser Angebot nutzerzentriert ausrichten und unsere Kundinnen und Kunden entlang des gesamten Lebenszyklus begleiten und binden.

### Boost Technology Leadership

Software, Batterie und Mechatronik-Plattformen sind die automobilen Technologiefelder der Zukunft und bestimmen Innovationsgeschwindigkeit und Kosten pro Fahrzeug maßgeblich.

Der Imperativ „Boost Technology Leadership" stellt daher das konsequent aufeinander abgestimmte Ausplanen dieser automobilen Technologiefelder in den Mittelpunkt seiner Tätigkeit. Unsere Technologiestrategie sieht in den kommenden zehn Jahren einen schrittweisen Umbau des Konzerns zu einem leistungsfähigen, weltweit führenden automobilen Tech-Player vor. Hierbei fokussieren wir uns auf die Fahrzeugsoftware, die Batterien und unsere Plattformen.

Das Auto der Zukunft und das damit verbundene Kundenerlebnis werden stärker als je zuvor durch Software geprägt sein. Daher verfolgt der Volkswagen Konzern das Zielbild des softwaredefinierten Fahrzeugs (Software Defined Vehicle, SDV). Während die Fahrzeugentwicklung früher von der Hardware aus gedacht wurde, rücken zukünftig die Software und die damit verbundene elektrisch-elektronische Hochleistungsarchitektur in den Mittelpunkt der Fahrzeugentwicklung. Folglich soll unser Entwicklungsprozess mit der Software starten. Damit planen wir das Fahrzeug von der mobilen, digitalen und smarten Welt der Kundinnen und Kunden aus. Die Zusammenarbeit mit Rivian und XPeng bietet dabei wertvolles Potenzial für einen schnellen Serieneinsatz und damit die Möglichkeit, zukünftig neue Maßstäbe im Automobilmarkt zu setzen.

Die Batterie als technologisches und wirtschaftliches Herzstück in Elektrofahrzeugen entscheidet neben dem Preis auch über Reichweite und Ladegeschwindigkeit und damit letztendlich über Attraktivität und Markterfolg der E-Mobilität. Im konzerneigenen Technologieunternehmen PowerCo bündelt der Volkswagen Konzern Geschäftsaktivitäten entlang des Batterielebenszyklus mit dem Ziel, sich zu einem profitablen Anbieter nachhaltiger und wettbewerbsfähiger Batterietechnologie für Elektrofahrzeuge zu entwickeln. Dabei setzt die PowerCo zukünftig auf eine integrierte Wertschöpfungskette und strebt danach, von der Beschaffung und Verarbeitung von Rohstoffen über die Zellfertigung bis hin zum Recycling die relevanten Bereiche abzudecken – eigenständig sowie gemeinsam mit Partnern.

Die Plattformentwicklung ist eine maßgebliche Kompetenz des Volkswagen Konzerns. Mit der Scalable Systems Platform (SSP) entsteht die nächste Generation einer rein elektrischen und volldigitalen Mechatronik-Plattform auf Basis einer einheitlichen Software-Architektur. Über alle Marken hinweg will der Volkswagen Konzern seinen Kundinnen und Kunden mit dieser skalierbaren Plattform innovative Funktionalitäten und Technologien schnell und effizient zur Verfügung stellen. Durch Reduzierung der Komplexität und Variantenvielfalt soll die SSP umfangreiche Synergien sowie schnelle und regelmäßige Technologie-Updates ermöglichen und dabei die für die einzelnen Marken erforderliche Produktdifferenzierung im Konzernportfolio gewährleisten.

### Balance Speed and Scale

Grundvoraussetzungen für die Umsetzung der strategischen Ziele bis 2035 sind eine klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten sowie transparente Entscheidungsstrukturen im Konzern. Ziel des Imperativs „Balance Speed and Scale" ist es daher, eine optimale Balance zwischen Konzernsynergien und Entscheidungsgeschwindigkeit zu erzielen, um Kosteneffizienz zu erreichen und gleichzeitig den erforderlichen Reaktionsgeschwindigkeiten im globalen Automobilmarkt gerecht zu werden.

Der Imperativ befasst sich mit der Schärfung des Zusammenspiels aus Konzernfunktionen, Markengruppen und Geschäftsfeldern, die das Ausschöpfen wesentlicher Synergien in Bezug auf Software, Batterien und die Nutzungsphase im Konzern sicherstellen soll. Zudem steht in diesem Imperativ die Steuerung der Regionen China und Nordamerika im Mittelpunkt, um auf die geopolitischen Veränderungen dort schnellstmöglich reagieren zu können. Da der Konzern neben dem Kerngeschäft mit Automobilen ein umfassendes Portfolio an Finanzbeteiligungen hält, streben wir auch weiterhin an, dieses noch zukunftssicherer auszurichten und kontinuierlich zu optimieren.

### Empower Talent across Organization

Um die hohen Anforderungen aus gestiegener Komplexität, schnellen Veränderungen der Kundenerwartungen und den kaum vorhersehbaren Herausforderungen der Zukunft meistern zu können, müssen wir unsere Leistungsfähigkeit – unsere Effizienz, Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit – verbessern. Einen Schlüsselfaktor dafür sehen wir darin, die Wirksamkeit und das unternehmerische Handeln unserer Beschäftigten zu stärken, um das volle Potenzial, das in unserer Organisation liegt, entfalten zu können.

Diese Transformation soll ganzheitlich ausgerichtet und begleitet werden: Die Qualifizierungsprofile unserer Beschäftigten sollen dabei passgenau und zukunftsorientiert auf die Anforderungen ihrer Tätigkeiten abgestimmt sein. Hierbei liegt auch ein Augenmerk darauf, flexibel auf Veränderungen reagieren zu können und notwendige Fähigkeiten zielgerichtet weiterzuentwickeln, zum Beispiel im Bereich der Nutzung künstlicher Intelligenz. Damit individuelle Stärken noch gezielter wirksam werden können, streben wir an, die Rahmenbedingungen für eine leistungsstarke Zusammenarbeit von Teams, die Übernahme von Verantwortung für gemeinsame Ergebnisse sowie den Ausbau agiler Denk- und Arbeitsweisen zur Erhöhung unserer Flexibilität zu fördern. Damit wollen wir nicht nur zur internen Zufriedenheit der Beschäftigten beitragen, sondern auch sicherstellen, weiterhin attraktiv für Fachkräfte zu bleiben, deren Expertise uns beim Erhalt unserer Wettbewerbsfähigkeit helfen kann.

### Spearhead AI Transformation

Die rasante Weiterentwicklung von künstlicher Intelligenz (KI – Artificial Intelligence) eröffnet enorme Potenziale zur Optimierung von Prozessen und Produkten entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, diese Potenziale umfassend zu nutzen und plant in den kommenden Jahren einen umfangreichen Hochlauf von KI-Anwendungen im gesamten Konzern. Dafür arbeiten wir daran, die notwendigen Voraussetzungen, einschließlich des Ausbaus einer hochmodernen IT-Infrastruktur sowie der Sicherstellung von Datentransparenz und -verfügbarkeit, auch über die Grenzen des Konzerns hinaus zu schaffen. Gleichzeitig passen wir mit diesem Imperativ unsere Unternehmensprozesse so an, dass sie optimal auf den Einsatz von KI abgestimmt werden und deren Potenziale voll ausschöpfen können. Ein zentraler Treiber dieser Transformation sind unsere Beschäftigten. Wir setzen auf gezielte Weiterbildung und Qualifizierung im Umgang mit KI. Dabei achten wir auf eine synergetische Umsetzung im Konzern, um die Vorteile der KI-Transformation in allen Unternehmensbereichen optimal zu entfalten.

### Drive Cost Disruption

Neueste Technologieentwicklungen, wie die zunehmende Automatisierung mithilfe von künstlicher Intelligenz, die Komplexitätsreduktion der Produkte durch die Elektromobilität sowie der zunehmende globale Kostenwettbewerb, werden in naher Zukunft voraussichtlich zu starken Veränderungen der Kostenstrukturen von Automobilherstellern führen. Der Imperativ „Drive Cost Disruption" widmet sich diesen Herausforderungen, indem mögliche Maßnahmen zur Kostenreduktion und deren Quantifizierung über die wesentlichen Bestandteile der Produktherstellkosten erarbeitet und in eine übergreifende Kostenambition für 2035 überführt werden.

### Increase global Resilience

Der Volkswagen Konzern sieht sich in den nächsten Jahren und Jahrzehnten unter anderem mit diversen geopolitischen Herausforderungen konfrontiert. Hierzu zählen: eine globale Verschiebung der politischen und wirtschaftlichen Kräfteverhältnisse, systemische Rivalitäten, zunehmende geopolitische Konflikte und die Ineffektivität der globalen Governance, woraus eine zunehmende Instabilität und eine neue Weltordnung resultieren könnten. In Zeiten der „Slowbalization" erwarten wir, dass die Dynamik der Globalisierung, gemessen an den Welthandelsströmen, weiter abnehmen wird. Die protektionistischen Maßnahmen, die Unterbrechungen der Lieferketten und divergierende Vorschriften und Regulatorik werden auch zukünftig zunehmen und führen voraussichtlich zu einer Fragmentierung der Märkte. In Erwartung an eine fortlaufende globale Entkopplung bewerten wir in diesem Imperativ die Risiken für den Volkswagen Konzern, erarbeiten Lösungsansätze für die unterschiedlichen Regionen und geben konzernweite, strategische Richtlinien zur Orientierung vor.

### Elevate Sustainability

Nachhaltigkeit ist tief im Volkswagen Konzern verankert und fester Bestandteil unserer Konzernstrategie. Mit unserer im Geschäftsjahr 2024 vorgestellten Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzen wir neue, wichtige und zielorientierte Impulse. Die Gesellschaft braucht ein Engagement, das einen positiven Mehrwert erzielt, um zu der Regenerationsfähigkeit unseres Planeten beizutragen und für jetzige und zukünftige Generationen eine lebenswerte Zukunft zu gestalten. Wir wollen dazu einen Beitrag leisten und verstehen dabei Nachhaltigkeit breit und umfassend – ökologisch, sozial und ökonomisch. Unsere Vision ist es, ein Mobilitätsanbieter mit positivem Mehrwert für Natur und Gesellschaft zu werden. Wir werden dazu eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit all unseren Stakeholdern anstreben, um zu lernen und uns weiter zu verbessern. Gemeinsam folgen wir einer Vision für den Volkswagen Konzern und treiben eine nachhaltige Wertschöpfung voran. Die Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ zeichnet sich dabei durch klare Maßnahmen in vier Dimensionen aus: Natur, Unsere Belegschaft, Gesellschaft und Business.

## DAS TOP-10-PROGRAMM

„The Group Strategy– Mobility for generations" gibt mit den neun Imperativen unsere langfristige Ausrichtung vor. Für die kurzfristige Umsetzung und damit unterjährige Operationalisierung der langfristigen Ziele unserer Konzernstrategie arbeiten wir auch weiterhin jährlich ein TOP-10-Programm auf Konzernebene aus. Dieses Programm legt jene Handlungsfelder fest, die für den Konzern im aktuellen Geschäftsjahr die oberste Priorität haben, und trägt so zur langfristigen Zielerreichung der Strategie bei.

Für das Geschäftsjahr 2024 umfassten die Handlungsfelder des Konzern-TOP-10-Programms: Performance, Produkte, Regionen, Digitalisierung, Software, Plattformen, Batterie, Mobilitätslösungen, Nachhaltigkeit sowie Teams & Organisation. Über wesentliche im Geschäftsjahr erreichte Ziele aus dem Konzern-TOP-10-Programm berichten wir insbesondere im Kapitel „Nachhaltige Wertsteigerung".

Über das Konzernprogramm hinaus wurde die TOP-10-Methodik zudem von vielen Bereichen in deren Funktionalbereichsstrategien übernommen und wird dort zur beschleunigten Umsetzung von Strategien mit hohem Fokus verwendet.

# Steuerung und Kennzahlen

In diesem Kapitel beschreiben wir, wie der Volkswagen Konzern gesteuert wird und welche Kennzahlen dabei maßgeblich sind. Neben den finanziellen Größen sind auch nichtfinanzielle Kennzahlen Teil unseres Steuerungssystems.

Die Leistungsfähigkeit und der Erfolg des Volkswagen Konzerns drücken sich sowohl in finanziellen als auch in nichtfinanziellen Kennzahlen aus.

Nachfolgend beschreiben wir zunächst den Steuerungsprozess und erläutern anschließend die bedeutsamsten Kennzahlen des Volkswagen Konzerns – die Spitzenkennzahlen.

## STEUERUNGSPROZESS IM VOLKSWAGEN KONZERN

Eine durchgängige und enge Verzahnung der Konzern- und Markenstrategien mit der operativen Planung sorgt im Volkswagen Konzern für Transparenz bei der finanziellen Bewertung und Beurteilung von Richtungsentscheidungen. Die einmal im Jahr und grundsätzlich für fünf Jahre aufgestellte operative Mittelfristplanung ist als wesentliches Steuerungselement des Konzerns in die strategische Planung eingebettet.

Die Mittelfristplanung bildet den Kern unserer operativen Planung und dient dazu, die Voraussetzungen für die Realisierung der strategischen Vorhaben hinsichtlich der Konzernziele zu formulieren und abzusichern. Dies gilt sowohl in technischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht und hier insbesondere in Bezug auf das Ergebnis, den Cashflow und die Liquidität. Zudem werden auf dieser Grundlage alle Unternehmensbereiche bezüglich der relevanten strategischen Handlungsfelder Funktionen/Prozesse, Produkte und Märkte koordiniert.

Für die Gestaltung der Unternehmenszukunft werden dabei je nach Fristigkeit die einzelnen Planungsinhalte bestimmt:

- der langfristige Absatzplan, der Markt- und Segmententwicklungen aufzeigt und daraus das Auslieferungsvolumen für den Volkswagen Konzern ableitet,
- das Produktprogramm als die langfristige, strategische Determinante der Unternehmenspolitik und
- die Kapazitäts- und Auslastungsplanung für die einzelnen Standorte.

Die aufeinander abgestimmten Ergebnisse der vorgelagerten Planungsprozesse münden in die finanzielle Mittelfristplanung: Die finanzielle Planung des Konzerns einschließlich der Marken und Geschäftsfelder umfasst die Gewinn- und Verlustrechnung, die Finanz- und Bilanzplanung, die Rentabilität und Liquidität sowie die Investitionen als Vorleistung für die zukünftigen Produkt- und Handlungsalternativen. Aus der Mittelfristplanung wird das erste Jahr verbindlich abgeleitet und als Budget über einzelne Monate detailliert und bis auf die operative Kostenstellenebene ausgeplant.

Das Budget wird monatlich auf den Zielerreichungsgrad überprüft. Dabei sind Soll-Ist- und Vorjahresvergleiche, regelmäßig erstellte Abweichungsanalysen und, wenn erforderlich, Maßnahmenpläne zur Sicherstellung der budgetierten Ziele wichtige Instrumente der Steuerung. Für das laufende Geschäftsjahr werden viermal im Jahr detaillierte Vorausschätzungen für die Quartale und für das Gesamtjahr durchgeführt. Darin werden die aktuellen Risiken und Chancen berücksichtigt. Darüber hinaus werden bei wesentlichen Ereignissen

Adjustierungen vorgenommen. Die Anpassung der laufenden Aktivitäten steht also im Mittelpunkt der unterjährigen Steuerung. Die aktuelle Vorausschätzung wird zum Aufsatzpunkt der folgenden Mittelfrist- und Budgetplanung.

## SPITZENKENNZAHLEN DER KONZERNSTEUERUNG

Unserem Steuerungsprozess folgend haben wir im Volkswagen Konzern Spitzenkennzahlen definiert, für die wir im Prognosebericht eine Einschätzung für das kommende Jahr abgeben:

- Auslieferungen an Kunden
- Umsatzerlöse
- Operatives Ergebnis
- Operative Umsatzrendite
- Investitionsquote im Konzernbereich Automobile
- Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile
- Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile

Die Auslieferungen an Kunden (inklusive der chinesischen Joint Ventures) sind definiert als Übergaben von Neufahrzeugen an Endkundinnen und -kunden. Sie spiegeln die Beliebtheit unserer Produkte wider und sind die relevante Größe, anhand derer wir unsere Wettbewerbsposition auf den verschiedenen Märkten ermitteln. Ein starkes Markenportfolio, das – basierend auf einer herausragenden Qualität – mit sicheren, vernetzten, ressourcenschonenden und weitgehend emissionsfreien Fahrzeugen passgenaue Mobilitätslösungen bietet und so die vielfältigen Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden erfüllt, ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für den langfristigen Unternehmenserfolg. Die Nachfrage nach unseren Produkten und Mobilitätsdienstleistungen ist die Basis für Absatz und Produktion und damit die Auslastung unserer Standorte und die Beschäftigung.

Die Umsatzerlöse, in denen die Geschäftsentwicklung unserer At Equity konsolidierten chinesischen Joint Ventures nicht enthalten ist, sind das finanzielle Abbild unseres Markterfolgs. Nach Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes ist das Operative Ergebnis Ausdruck der originären Unternehmenstätigkeit und zeigt den wirtschaftlichen Erfolg des Kerngeschäfts. Die operative Umsatzrendite ist das Verhältnis von erwirtschaftetem Operativen Ergebnis zu Umsatzerlösen.

Die Investitionsquote im Konzernbereich Automobile ergibt sich aus der Addition der Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) mit der Sachinvestitionsquote und spiegelt deren Anteil an den Umsatzerlösen wider. Die F&E-Quote im Konzernbereich Automobile setzt die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten in Relation zu den Umsatzerlösen. Die Forschungs- und Entwicklungskosten umfassen die Aufwendungen von der Zukunftsforschung bis zur marktreifen Entwicklung unserer Produkte. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der umweltfreundlichen Ausrichtung und Digitalisierung unseres Produktportfolios, dem Ausbau unserer Batteriekompetenz, der Entwicklung von Software und neuer Plattformen sowie dem Aufbau neuer Technologien. Die F&E-Quote spiegelt unsere Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens wider. Die Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile bringt gleichermaßen unsere Innovationskraft und zukünftige Wettbewerbsfähigkeit zum Ausdruck. Bei ihrer Berechnung werden die Investitionen – im Wesentlichen für die Modernisierung, Erweiterung, Elektrifizierung und Digitalisierung der Produktpalette, für umweltfreundliche Aggregate sowie für die Anpassung der Produktionskapazitäten und Verbesserung der Fertigungsprozesse – ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile gesetzt.

Der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile zeigt den Mittelüberschuss aus dem laufenden Geschäft, der zum Beispiel für Dividendenzahlungen zur Verfügung steht. Er ergibt sich aus dem Cashflow des laufenden Geschäfts abzüglich der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts.

Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile bildet den nicht durch Kreditstand finanzierten Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen ab.

## STRATEGISCHE FINANZIELLE KENNZAHLEN

Zur langfristigen Ausrichtung unseres Unternehmens über die Mittelfristplanung hinaus nutzen wir strategische Finanzkennzahlen. Diese an den strategischen Zielen des Volkswagen Konzerns orientierten Kennzahlen sollen sicherstellen, dass wir auch in Zukunft finanziell robust aufgestellt und wettbewerbsfähig sind. Die aktuell geltenden strategischen finanziellen Kennzahlen werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

## STRATEGISCHE FINANZKENNZAHLEN

| | 2024 | Ziel 2030 |
|---|---|---|
| Operative Umsatzrendite | 5,9 % | 9 bis 11 % |
| Investitionsquote im Konzernbereich Automobile | 14,3 % | ~ 9 % |
| Cash Conversion Rate im Konzernbereich Automobile[1] | 31,4 % | > 60 % |
| Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile | 11,1 % | ~ 10 % der Umsatzerlöse des Konzerns |
| Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile | 9,7 % | >18 % |

1 Netto-Cashflow im Verhältnis zum Operativen Ergebnis des Konzernbereichs Automobile

# Struktur und Geschäftstätigkeit

In diesem Kapitel erläutern wir die rechtliche und organisatorische Struktur des Volkswagen Konzerns und beschreiben die wesentlichen Veränderungen im Beteiligungsbereich im Jahr 2024.

## RECHTLICHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR IN GRUNDZÜGEN

Die Volkswagen AG ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns. Sie entwickelt Fahrzeuge und Komponenten für die Konzernmarken und produziert und vertreibt insbesondere Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge. In ihrer Funktion als Muttergesellschaft hält die Volkswagen AG unmittelbar beziehungsweise mittelbar Beteiligungen an der AUDI AG, der SEAT S.A., der Škoda Auto a.s., der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, der TRATON SE, der Volkswagen Financial Services AG, der Volkswagen Financial Services Overseas AG sowie an zahlreichen weiteren Gesellschaften im In- und Ausland. Ausführliche Angaben können Sie der Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß §§ 285 und 313 HGB entnehmen, die auf der Internetseite www.volkswagen-group.com/investoren abrufbar und die Bestandteil des Jahresabschlusses ist.

Im Sinne von § 3 Nr. 38 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) ist die Volkswagen AG ein vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen und unterliegt somit den Regelungen des EnWG. Im Elektrizitätssektor übt die Volkswagen AG gemeinsam in der Gruppe mit Tochterunternehmen die Funktionen Erzeugung und Vertrieb sowie Verteilung von Elektrizität aus.

Der Vorstand der Volkswagen AG leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Der Aufsichtsrat bestellt, überwacht und berät den Vorstand; er ist unmittelbar in Entscheidungen eingebunden, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind.

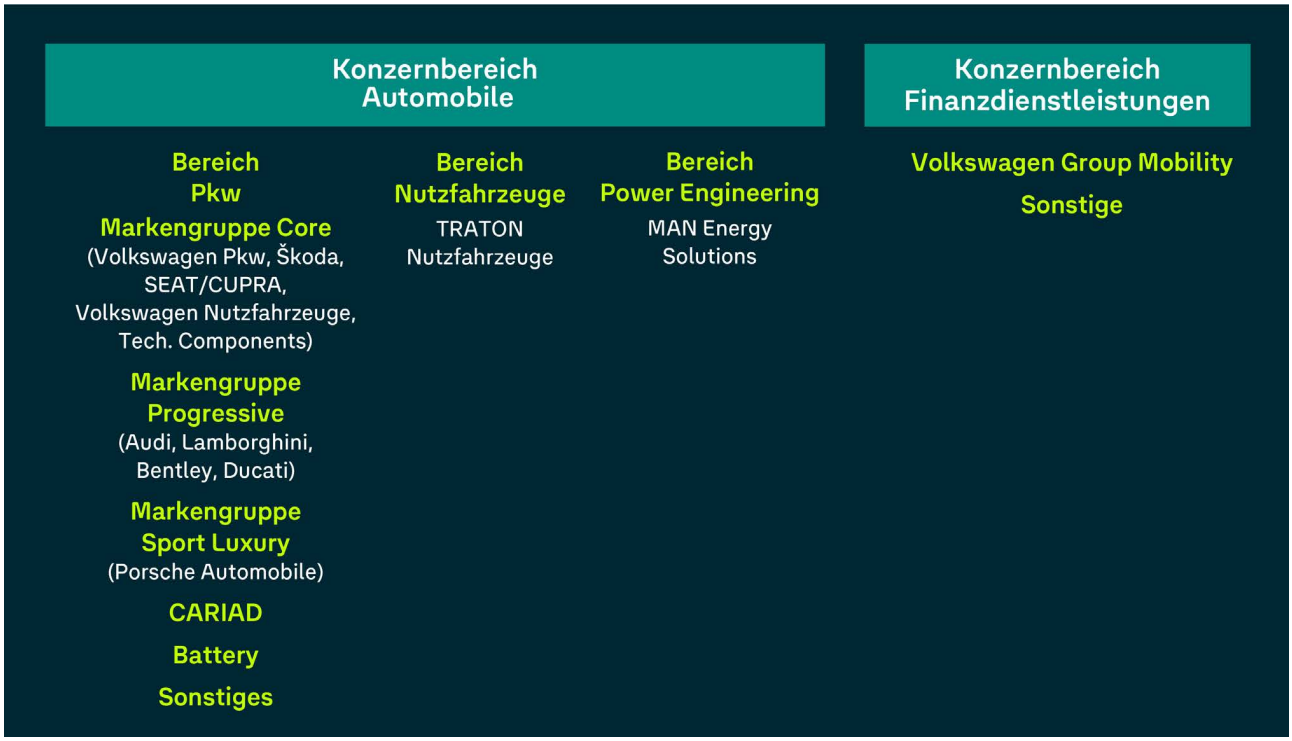
## ORGANISATORISCHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Der Volkswagen Konzern ist einer der führenden Mehrmarkenkonzerne der Automobilindustrie. Die Geschäftstätigkeit des Unternehmens umfasst die Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Unsere Kernmarken im Konzernbereich Automobile sind – mit Ausnahme der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge – in eigenen Gesellschaften rechtlich selbständig.

Der Konzernbereich Automobile umfasst die Bereiche Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering.

Im Bereich Pkw werden im Wesentlichen die Pkw-Marken sowie die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns konsolidiert. Schwerpunkte der Geschäftstätigkeit sind die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren, Fahrzeugsoftware und -batterien, die Produktion und der Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit Originalteilen. Das Produktportfolio erstreckt sich von Kleinwagen bis hin zu Fahrzeugen aus dem Luxussegment. Es beinhaltet auch Motorräder und wird durch Mobilitätslösungen ergänzt.

## BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS




Der Bereich Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Lkw und Bussen, das Geschäft mit Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Das Angebot im Bereich Nutzfahrzeuge beginnt bei leichten Transportern und erstreckt sich bis hin zu schweren Lkw und Bussen. Die Zusammenarbeit der Nutzfahrzeugmarken wird in der TRATON SE koordiniert.

Im Bereich Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet.

Die Tätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote.

Mit seinen Marken bedient der Volkswagen Konzern vor allem Privat-, Geschäfts- und Großkunden und ist auf allen für ihn relevanten Märkten der Welt vertreten, dazu gehören Europa und übrige Märkte, Nord- und Südamerika sowie Asien-Pazifik.

Die Volkswagen AG und der Volkswagen Konzern werden vom Vorstand der Volkswagen AG auf Grundlage der Satzung der Volkswagen AG und der durch den Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand der Volkswagen AG geleitet.

Danach sind die Aufgaben im Vorstand derzeit auf zehn Geschäftsbereiche aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“ sind das: „Technik“, „Finanz und Operative Steuerung“, „Personal und Markengruppe Trucks“, „Integrität und Recht“, „Markengruppe Progressive“, „Markengruppe Sport Luxury“, „China“, „IT“ sowie „Markengruppe Core“. Dabei wird der Geschäftsbereich „Markengruppe Sport Luxury“ vom Vorsitzenden des Vorstands in Personalunion geführt.

Den Geschäftsbereichen schließt sich direkt die erweiterte Konzernleitung an, die die Funktionen „Konzern Vertrieb“, „Konzern Produktion“, „Konzern Beschaffung“ und „Konzern Forschung und Entwicklung“ umfasst.

Die Aufgabenverteilung des Vorstands beruht auf der vom Aufsichtsrat beschlossenen Geschäftsordnung. Ihre Struktur soll dazu beitragen, dass wesentliche Aufgaben wie Strategie, zentrale Richtungsentscheidungen, Kapitalallokation sowie finanzielle Vorgaben im Fokus des Vorstands stehen. Die Aufgaben der erweiterten Konzernleitung dienen der Synergiehebung im Konzern und der Verbindung der Marken und Geschäftseinheiten.

Auf Konzernebene bestehen zu folgenden wesentlichen Themen Vorstandsausschüsse: Produkte, Technologien, Investitionen, Digitale Transformation, Integrität und Compliance, Risikomanagement sowie Führungsfragen. In den Ausschüssen sind neben den jeweils zuständigen Vorstandsmitgliedern auch die Vertretenden der jeweils thematisch relevanten Fachbereiche sowie der involvierten Marken, Markengruppen und Gesellschaften vertreten. Die Ausschüsse und weitere Top-Gremien des Konzerns überarbeiten und optimieren wir stetig, um zu überprüfen, ob sie weiterhin im Einklang mit unserer Konzernstrategie stehen und um die Effizienz ihrer Entscheidungen weiter zu steigern. Dadurch wird zum einen die Komplexität reduziert und zum anderen die Governance im Konzern gestärkt.

Das im Jahr 2023 neu vorgestellte Führungsmodell des Volkswagen Konzerns setzt auf eine starke Kundenorientierung, Unternehmertum sowie Teamgeist und verfolgt den Grundsatz „Value over Volume". So soll die nachhaltige Wertschöpfung priorisiert werden. In diesem Zusammenhang haben auch die Markengruppen des Konzerns ein neues Steuerungsmodell erhalten. Die Markengruppe Core umfasst die Marken Volkswagen Pkw, Škoda, SEAT/CUPRA und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Die Markengruppe Progressive beinhaltet die Marken Audi, Lamborghini, Bentley und Ducati. Die Markengruppe Sport Luxury besteht aus der Marke Porsche. Die dieser Marke zugrunde liegende Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) ist an der Börse notiert. In der Markengruppe Trucks fungiert die TRATON SE als Dach für die Nutzfahrzeugmarken Scania, MAN, Volkswagen Truck & Bus und International (ehemals Navistar). Die TRATON SE ist ebenfalls an der Börse notiert.

Wir sind überzeugt, dass durch unsere Unternehmensstruktur, die sowohl die Markengruppen als auch die Technologieplattformen miteinander verbindet, vorhandene Kompetenzen und Skaleneffekte besser genutzt, Synergien systematischer gehoben und Entscheidungen noch schneller getroffen werden können. Klare Verantwortlichkeiten und ein hoher Grad an unternehmerischer Verantwortung in den Markengruppen und Technologieplattformen sind dabei aus unserer Sicht die Grundlage für unseren nachhaltigen Erfolg.

Jede Marke des Volkswagen Konzerns wird von einem Markenvorstand geleitet, der die unabhängige und eigenständige Entwicklung sowie den Geschäftsbetrieb der Marke verantwortet. Dabei berücksichtigt er die vom Vorstand der Volkswagen AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben sowie die Übereinkommen in den Markengruppen im Rahmen des gesetzlich Zulässigen. Konzernübergreifende Interessen können so verfolgt und gleichzeitig die markenindividuellen Charakteristika gewahrt und gestärkt werden. Angelegenheiten von konzernweiter Bedeutung werden dem Vorstand der Volkswagen AG vorgelegt, um – im gesetzlich zulässigen Rahmen – eine synergetische Umsetzung zu erreichen. Ein wichtiges Instrument sind dabei Konzernrichtlinien, die vom Konzernvorstand beschlossen werden. Konzernrichtlinien sind Steuerungsmittel mit denen die Volkswagen AG ihre Vorgaben wie zum Beispiel einheitliche Standards und Handlungsrahmen an die Konzerngesellschaften kommuniziert. Die Rechte und Pflichten der gesetzlichen Organe der betreffenden Markengesellschaft bleiben davon unberührt.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden von ihrer jeweiligen Geschäftsleitung in eigener Verantwortung geführt. Dabei berücksichtigen die Geschäftsleitungen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen neben den Interessen der Gesellschaft auch die Interessen des Konzerns, der jeweiligen Markengruppe und der einzelnen Marken.

**i ANTEILSBESITZ DER VOLKSWAGEN AG**
www.volkswagen-group.com/investoren

## WESENTLICHE VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Nachdem der Volkswagen Konzern (Volkswagen) und der US-amerikanische Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) im Juni 2024 ihre Absicht bekannt gegeben hatten, ein Joint Venture gründen zu wollen, startete die Rivian and VW Group Technology, LLC, Palo Alto/USA (Rivian and Volkswagen Group Technologies) nach dem Erreichen technischer Meilensteine sowie dem Vorliegen der notwendigen behördlichen Genehmigungen am 13. November 2024 ihre Tätigkeit. Das Joint Venture wird zu gleichen Teilen von beiden Partnern gehalten und agiert als eigenständiges Unternehmen.

Ziel der Zusammenarbeit ist die Entwicklung von Software-Defined-Vehicle-Architekturen (SDV-Architekturen) der nächsten Generation, die in künftigen Fahrzeugen beider Unternehmen eingesetzt werden sollen. Das Joint Venture baut auf der bestehenden Software- und Elektronikarchitektur von Rivian auf, um gemeinsam branchenführende Architekturen und Software für SDVs beider Partner zu entwickeln.

Volkswagen plant, bis spätestens Januar 2028 bis zu 5,8 Mrd. USD in Rivian und das Joint Venture Rivian and Volkswagen Group Technologies zu investieren. Eine erste Investition in Rivian wurde bereits im Juni 2024 in Form einer unbesicherten Wandelanleihe in Höhe von 1 Mrd. USD getätigt, die am 3. Dezember 2024 in 95.377.269 Stammaktien von Rivian gewandelt wurde. Volkswagen hält damit einen Anteil von rund 8,6 % an den ausstehenden Class-A-Aktien von Rivian und damit rund 8 % der Stimmrechte. Mit Aufnahme der Tätigkeit von Rivian and Volkswagen Group Technologies investierte Volkswagen weitere rund 1,3 Mrd. USD insbesondere für den Erwerb der Lizenzen an der bestehenden Architekturtechnologie von Rivian und die 50-prozentige Beteiligung am Joint Venture. Bei Erreichung bestimmter finanzieller und technischer Meilensteine in den Jahren 2025, 2026 und 2027 wird Volkswagen voraussichtlich weitere Investitionen in Höhe von bis zu 3,5 Mrd. USD in Form von Eigen- und Fremdkapital tätigen, wovon bis zu 2,5 Mrd. USD auf Rivian Stammaktien entfallen sollen.

## RECHTLICHE EINFLUSSFAKTOREN FÜR DAS GESCHÄFT

Auf das Geschäft der Volkswagen Gesellschaften wirken – wie auch bei anderen international tätigen Unternehmen – zahlreiche in- und ausländische Rechtsordnungen ein. Insbesondere handelt es sich dabei um sowohl dienstleistungs-, entwicklungs-, produkt-, produktions- und vertriebsbezogene Vorschriften sowie um aufsichts-, datenschutz-, finanz-, gesellschafts-, handels-, kapitalmarkt-, kartell- und steuerrechtliche Regelungen als auch solche des Arbeits-, Banken-, Beihilfe-, Energie-, Umwelt- und Versicherungsrechts.

## KONZERNERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Konzernerklärung zur Unternehmensführung ist in diesem Geschäftsbericht zu finden und auf unserer Internetseite www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance dauerhaft zugänglich.

**i KONZERNERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG**
**www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance**

# Übernahmerechtliche Angaben

Dieses Kapitel enthält die übernahmerechtlichen Angaben des Volkswagen Konzerns gemäß §§ 289a und 315a HGB.

## KAPITALVERHÄLTNISSE

Das Grundkapital der Volkswagen AG belief sich am 31. Dezember 2024 auf 1.283.315.873,28 (1.283.315.873,28) €. Es setzte sich aus 295.089.818 Stamm- und 206.205.445 Vorzugsaktien zusammen. Der Anteil einer Aktie am Grundkapital beträgt 2,56 €.

## AKTIONÄRSRECHTE UND -PFLICHTEN

Mit dem Besitz der Aktien sind Vermögens- und Verwaltungsrechte verbunden. Die Vermögensrechte umfassen vor allem das Recht der Aktionärinnen und Aktionäre auf Teilhabe am Gewinn (§ 58 Abs. 4 AktG) und an einem Liquidationserlös (§ 271 AktG) sowie das Bezugsrecht auf Aktien bei Kapitalerhöhungen (§ 186 AktG), das die Hauptversammlung, gegebenenfalls mit Zustimmung der gesonderten Versammlung der Vorzugsaktionärinnen und -aktionäre, ausschließen kann. Zu den Verwaltungsrechten zählen das Recht, an der Hauptversammlung teilzunehmen, dort zu reden, Fragen und Anträge zu stellen sowie das Stimmrecht auszuüben. Im Jahr 2023 hat die Hauptversammlung den Vorstand durch entsprechende Anpassung von § 19 Abs. 3 der Satzung der Volkswagen AG für fünf Jahre ermächtigt, flexibel und im Interesse der Gesellschaft und ihrer Aktionärinnen und Aktionäre über das jeweils sachgerechte Format der Hauptversammlung zu entscheiden.

Aktionärinnen und Aktionäre können ihre Vermögens- und Verwaltungsrechte insbesondere mittels Auskunfts- und Anfechtungsklagen durchsetzen.

Jede Stammaktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme. Die Hauptversammlung wählt die von ihr zu bestellenden Mitglieder des Aufsichtsrats sowie den Abschlussprüfer und entscheidet insbesondere über die Gewinnverwendung, die Entlastung der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder, Änderungen der Satzung der Volkswagen AG und Kapitalmaßnahmen, Ermächtigungen zum Erwerb eigener Aktien sowie gegebenenfalls über die Durchführung einer Sonderprüfung, eine vorzeitige Abberufung der von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats und die Auflösung der Gesellschaft.

Den Vorzugsaktionärinnen und Vorzugsaktionären steht in der Regel kein Stimmrecht zu. Soweit ihnen jedoch nach dem Gesetz ausnahmsweise ein Stimmrecht zwingend zusteht (zum Beispiel bei Ausfall des Vorzugsbetrags in einem Jahr und nicht vollständiger Nachzahlung im folgenden Jahr), gewährt auch jede Vorzugsaktie eine Stimme in der Hauptversammlung. Darüber hinaus sind die Vorzugsaktien mit dem Recht auf eine um 0,06 € höhere Dividende als die Stammaktien ausgestattet (weitere Einzelheiten dieses Rechts auf Vorzugs- und Mehrdividende ergeben sich aus § 27 Abs. 2 der Satzung der Volkswagen AG).

Das Gesetz über die Überführung der Anteilsrechte an der Volkswagenwerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung in private Hand vom 21. Juli 1960 (VW-Gesetz) in der Fassung vom 30. Juli 2009 enthält verschiedene vom Aktiengesetz abweichende Regelungen, unter anderem zur Vertretung bei der Stimmrechtsausübung (§ 3 VW-Gesetz) und zu Mehrheitserfordernissen bei der Beschlussfassung durch die Hauptversammlung (§ 4 Abs. 3 VW-Gesetz).

Nach der Satzung der Volkswagen AG (§ 11 Abs. 1) ist das Land Niedersachsen berechtigt, zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15 % der Stammaktien der Volkswagen AG hält. Außerdem bedürfen Beschlüsse der Hauptversammlung, für die nach gesetzlichen Vorschriften eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist, auch unabhängig vom VW-Gesetz einer Mehrheit von mehr als vier Fünfteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals (§ 25 Abs. 2).

### BETEILIGUNGEN AM KAPITAL, DIE 10 % DER STIMMRECHTE ÜBERSCHREITEN

Die Beteiligungen an der Volkswagen AG, die 10 % der Stimmrechte überschreiten, haben wir im Anhang zum Jahresabschluss der Volkswagen AG aufgeführt, der auf der Internetseite www.volkswagen-group.com/praesentationen-und-publikationen abrufbar ist. Unter der Adresse www.volkswagen-group.com/stimmrechtsmitteilungen sind die aktuellen Stimmrechtsmitteilungen gemäß WpHG veröffentlicht.

### BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur Hälfte aus Vertretern der Anteilseigner. Das Land Niedersachsen ist nach § 11 Abs. 1 der Satzung der Volkswagen AG berechtigt, zwei dieser Anteilseignervertreter zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15 % der Stammaktien der Gesellschaft hält. Die übrigen Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung gewählt.

Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Vertretern der Arbeitnehmer. Diese werden nach dem Mitbestimmungsgesetz von den Arbeitnehmern gewählt. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind von den Beschäftigten gewählte Arbeitnehmer. Die anderen drei Arbeitnehmervertreter sind von den Beschäftigten gewählte Gewerkschaftsvertreter.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist in der Regel ein Vertreter der Anteilseigner, den der Aufsichtsrat aus seiner Mitte gewählt hat. Der Aufsichtsratsvorsitzende hat unter den Bedingungen des Mitbestimmungsgesetzes bei Stimmengleichheit im Aufsichtsrat letztlich zwei Stimmen.

Die Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und Informationen zur personellen Besetzung sind in der Konzernerklärung zur Unternehmensführung in diesem Geschäftsbericht beschrieben.

### GESETZLICHE VORSCHRIFTEN UND BESTIMMUNGEN DER SATZUNG ÜBER DIE ERNENNUNG UND ABBERUFUNG DER MITGLIEDER DES VORSTANDS UND ÜBER DIE ÄNDERUNG DER SATZUNG

Die Bestellung und die Abberufung von Mitgliedern des Vorstands sind in §§ 84 und 85 AktG geregelt. Danach werden Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für höchstens fünf Jahre bestellt. Wiederholte Bestellungen oder Verlängerungen der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, sind zulässig. Ergänzend hierzu bestimmt die Satzung der Volkswagen AG in § 6, dass die Zahl der Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat festgesetzt wird und dass der Vorstand aus mindestens drei Personen bestehen muss. Mindestens eine Frau und mindestens ein Mann muss Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG sein.

Die Hauptversammlung entscheidet über Satzungsänderungen (§ 119 Abs. 1 AktG). Nach § 4 Abs. 3 des VW-Gesetzes in der Fassung vom 30. Juli 2009 und § 25 Abs. 2 der Satzung der Volkswagen AG bedürfen Beschlüsse der Hauptversammlung zur Änderung der Satzung einer Mehrheit von mehr als vier Fünfteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

## BEFUGNISSE DES VORSTANDS, INSBESONDERE ZUR AUSGABE NEUER AKTIEN UND ZUM RÜCKERWERB EIGENER AKTIEN

Nach den aktienrechtlichen Vorschriften kann die Hauptversammlung den Vorstand durch Satzungsregelung für höchstens fünf Jahre ermächtigen, neue Aktien auszugeben. Sie kann ihn auch für höchstens fünf Jahre dazu ermächtigen, Schuldverschreibungen zu begeben, aufgrund derer neue Aktien auszugeben sind. Inwiefern dabei den Aktionärinnen und Aktionären ein Bezugsrecht auf die neuen Aktien oder die Schuldverschreibungen zu gewähren ist, entscheidet ebenfalls die Hauptversammlung. Das für diese Zwecke höchstens zur Verfügung stehende genehmigte beziehungsweise bedingte Kapital ergibt sich aus der jeweils gültigen Fassung des § 4 der Satzung der Volkswagen AG.

Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 10. Mai 2023 wurde beschlossen, den Vorstand zu ermächtigen, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 9. Mai 2028 einmalig oder mehrmals insgesamt um bis zu 227,5 Mio. € (das entspricht rund 89 Mio. Aktien) durch Ausgabe neuer stimmrechtsloser Vorzugsaktien gegen Geldeinlage zu erhöhen.

Weitere Einzelheiten zur Möglichkeit der Ausgabe neuer Aktien und zu deren Verwendungsmöglichkeiten sind im Anhang des Konzernabschlusses dargestellt.

## WESENTLICHE VEREINBARUNGEN DES MUTTERUNTERNEHMENS IM FALLE EINES KONTROLLWECHSELS INFOLGE EINES ÜBERNAHMEANGEBOTS

Ein Bankenkonsortium hat der Volkswagen AG am Ende des Geschäftsjahres 2019 eine syndizierte Kreditlinie über 10,0 Mrd. € eingeräumt, die derzeit bis Dezember 2026 läuft. Den Mitgliedern des Konsortiums wurde mit der Kreditlinie das Recht gewährt, ihren Anteil an der syndizierten Kreditlinie in den zwei nachfolgend beschriebenen Konstellationen eines Kontrollwechsels zu kündigen. Zum einen besteht ein Kündigungsrecht, wenn eine Person oder mehrere gemeinsam handelnde Personen, die zum Datum dieser Vereinbarung die Kontrolle über das Unternehmen ausübt beziehungsweise ausüben, das rechtliche oder wirtschaftliche Eigentum an Aktien, die zusammen mehr als 90 % der Stimmrechte am Unternehmen ausmachen, hält beziehungsweise halten. Zum anderen besteht ein weiteres Kündigungsrecht, wenn eine Person oder mehrere gemeinsam handelnde Personen, die zum Datum dieser Vereinbarung keine Kontrolle über das Unternehmen ausübt beziehungsweise ausüben, die Kontrolle über das Unternehmen übernimmt beziehungsweise übernehmen. Dieses Kündigungsrecht besteht jedoch nicht, wenn ein Aktionär oder mehrere Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE oder eine oder mehrere juristische Personen der Familien Porsche oder Piëch unmittelbar oder mittelbar die Kontrolle über das Unternehmen erwirbt beziehungsweise erwerben.

Im Januar 2019 hat die Volkswagen AG mit der Ford Motor Company einen Kooperations-Rahmenvertrag geschlossen. Dieser Vertrag enthält grundlegende Bestimmungen, die auch für die weiteren, einschließlich der im Geschäftsjahr 2021 zwischen den Parteien geschlossenen, Kooperationsvereinbarungen gelten sollen. Hierzu gehört auch die im Januar 2019 geschlossene Vereinbarung über die Entwicklung der aktuellen Amarok-Generation. Der Kooperations-Rahmenvertrag sieht ein Recht zur fristlosen Kündigung im Fall eines Kontrollwechsels bei der jeweils anderen Partei vor. Ein Kontrollwechsel wurde definiert als eine Veränderung, die über 50 % des stimmberechtigten Kapitals einer der Gesellschaften betrifft, oder eine Veränderung in der Möglichkeit zur direkten oder indirekten Ausübung der Kontrolle der Geschäftsführung eines Unternehmens durch seine Entscheidungsgremien. Das Recht zur Kündigung muss durch das Unternehmen innerhalb von 90 Tagen nach Kenntniserlangung eines Kontrollwechsels ausgeübt werden.

# Geschäftsverlauf

Im Jahr 2024 verzeichnete die Weltwirtschaft ein positives Wachstum.
Die weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen übertraf das Vorjahresniveau leicht.
In einem herausfordernden Marktumfeld lieferte der Volkswagen Konzern
9,0 Millionen Fahrzeuge an Kunden aus.

## ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Im Jahr 2024 befand sich die Weltwirtschaft weiter auf Wachstumskurs mit einer im Vergleich zum Vorjahr etwas geringeren Dynamik. Diese Entwicklung war sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern zu beobachten. Die in vielen Ländern zwar rückläufigen, aber zum Teil noch immer relativ hohen Inflationsraten in Kombination mit einer restriktiven Geldpolitik einiger Zentralbanken dämpften weiterhin vielerorts die Konjunkturentwicklung. Etwa seit Mitte des Berichtsjahres haben einige dieser Zentralbanken begonnen, die Leitzinsen von ihrem vergleichsweise hohen Niveau schrittweise abzusenken.

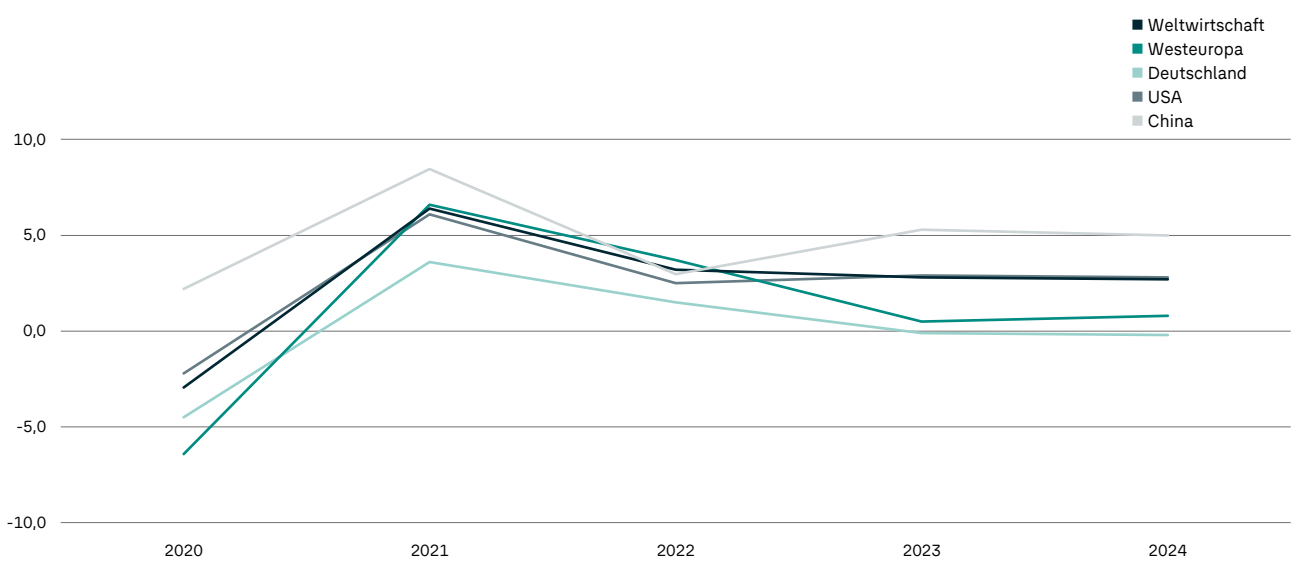
### Europa/Übrige Märkte

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im Berichtsjahr ein insgesamt positives Wachstum etwas oberhalb des Vorjahresniveaus. In den einzelnen Staaten Nord- und Südeuropas verlief die Entwicklung dabei heterogen. Aufgrund der rückläufigen Inflationsraten senkte die Europäische Zentralbank seit Juni 2024 ihre Leitzinsen in vier Schritten ab. Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen in 2024 insgesamt ein Wachstum auf, das gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres etwas höher ausfiel.

### Deutschland

Das deutsche Bruttoinlandsprodukt ging in 2024 etwas zurück und verzeichnete damit eine ähnliche Entwicklung wie im Vorjahr. Gegenüber 2023 stieg die saisonbereinigte Arbeitslosenquote im Gesamtjahresdurchschnitt etwas an. Nachdem die monatlichen Inflationsraten Ende 2022 historische Höchstwerte erreicht hatten, sanken sie seitdem etwa mit dem Durchschnitt der Eurozone.

**WIRTSCHAFTSWACHSTUM**
BIP-Veränderung in Prozent




## Nordamerika

Das Bruttoinlandsprodukt der USA erhöhte sich im Berichtsjahr mit einer gegenüber dem Vorjahr etwas geringeren Wachstumsrate. Die US-Notenbank behielt ihre restriktive Geldpolitik aufgrund der vergleichsweise hohen Inflation und des angespannten Arbeitsmarktes zunächst bei. Nach der ersten Leitzinssenkung im September folgten bis zum Ende des Berichtsjahres noch zwei weitere Zinssenkungsschritte. Kanada verzeichnete ein etwas geringeres Wirtschaftswachstum als ein Jahr zuvor, in Mexiko schwächte sich das Wachstum dagegen stärker ab.

## Südamerika

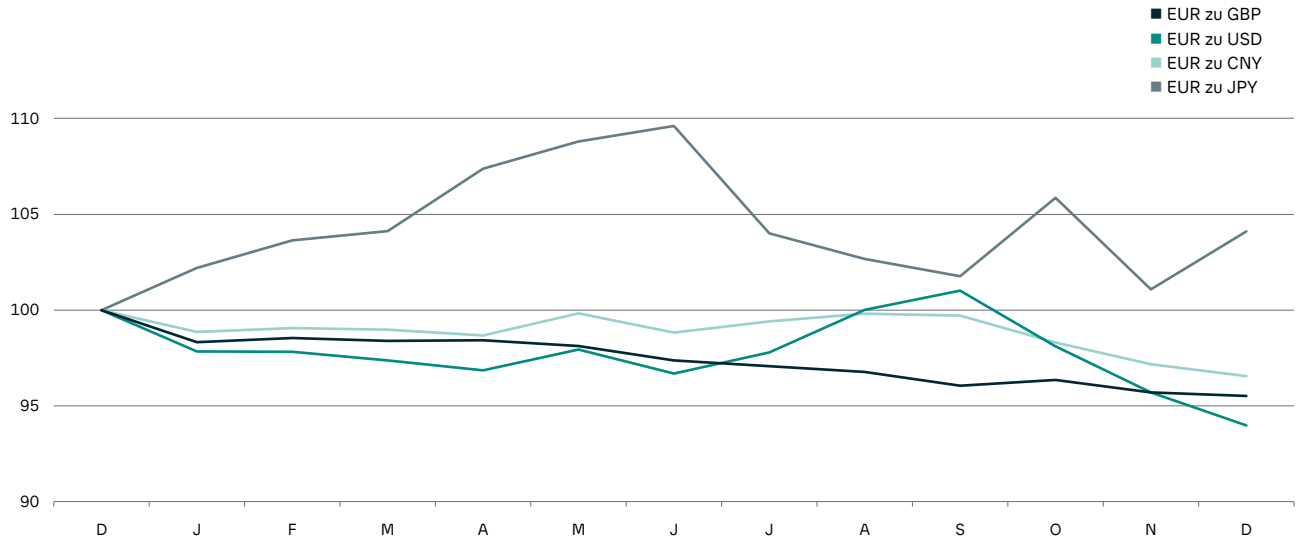
In Brasilien wuchs die Wirtschaftsleistung mit einer unveränderten Dynamik, während das Wirtschaftswachstum in Argentinien stärker zurückging als im Vorjahr.

## Asien-Pazifik

Das Wachstum der chinesischen Wirtschaftsleistung lag im weltweiten Vergleich auf hohem Niveau, war im Berichtsjahr aber etwas schwächer als im Vorjahr. Indiens Wirtschaft wuchs vergleichsweise kräftig, aber ebenfalls weniger stark als im Jahr 2023, während sich die Wirtschaftsleistung Japans etwas verringerte.

## DEVISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2023 BIS DEZEMBER 2024

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2023 = 100




### WECHSELKURSENTWICKLUNG

Im Jahr 2024 blieb der Euro im Jahresdurchschnitt gegenüber dem US-Dollar nahezu unverändert, nachdem er im Vorjahr aufgrund der hohen Unsicherheit in Bezug auf die globale wirtschaftliche Entwicklung bereits vergleichsweise schwach war. Gegenüber dem britischen Pfund wertete der Euro im Jahresdurchschnitt leicht ab, während er gegenüber den Währungen der Schwellenländer überwiegend aufwertete. Vor allem der argentinische Peso und die türkische Lira verloren aufgrund der anhaltend außerordentlich hohen Inflationsraten gegenüber der europäischen Gemeinschaftswährung an Wert. Auch der brasilianische Real und der mexikanische Peso waren im Durchschnitt gegenüber dem Euro schwächer als im Jahr 2023. Gegenüber dem südafrikanischen Rand blieb der Wert des Euro im Jahresdurchschnitt nahezu unverändert. Der chinesische Renminbi und die Währungen einiger asiatischer Schwellenländer werteten gegenüber dem Euro im Jahresvergleich leicht ab.

### ZINSENTWICKLUNG

Der anhaltende Trend rückläufiger Preissteigerungsraten ermöglichte es den Zentralbanken einiger Länder, ihre Leitzinsen im Berichtsjahr zu senken. Im weltweiten Durchschnitt befanden sich die Leitzinsen dennoch weiterhin auf einem erhöhten Niveau. In fast allen großen westlichen Industrieländern nahmen die nationalen Notenbanken entsprechende Anpassungen ihrer Leitzinsen vor, um die heimische Wirtschaft zu stützen. Auch in vielen Schwellenländern waren Leitzinssenkungen zu verzeichnen.

### ENTWICKLUNG DER ROHSTOFFPREISE

Nachdem sich die Rohstoffmärkte im Geschäftsjahr 2023 weitestgehend beruhigt hatten, lagen die Preise einiger Industriemetalle im Berichtsjahr auf einem ähnlichen oder leicht erhöhten Niveau. Bei den Batteriematerialien und Edelmetallen wurden im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr zum Teil signifikant niedrigere Preise verzeichnet. Im Gesamtjahresvergleich verringerten sich die durchschnittlichen Preise für die Rohstoffe Lithium, Kobalt, Nickel und Kokskohle deutlich. Die durchschnittlichen Preisrückgänge der Rohstoffe Eisenerz und Blei waren vergleichsweise weniger stark ausgeprägt. Im Gegensatz dazu stiegen die Preise für Naturkautschuk, Kupfer und Aluminium. Der Preis für Rohöl blieb nahezu unverändert. Das Preisniveau der Edelmetalle Rhodium und Palladium verzeichnete im Gesamtjahresdurchschnitt ebenfalls einen deutlichen Rückgang, während der Preis für Platin im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert blieb.

## ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Im Jahr 2024 lag das weltweite Pkw-Marktvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Dabei entwickelten sich die meisten Regionen positiv. Westeuropa erreichte das Niveau des Vorjahres, die Region Nahost lag leicht darunter. Die Angebotslage normalisierte sich weiter und die Erschwinglichkeit von Fahrzeugen verbesserte sich in einigen Regionen der Welt.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag im Geschäftsjahr 2024 in der Größenordnung des Vorjahres.

### Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen wurden neben fiskalpolitischen Maßnahmen durch die konjunkturelle Situation beeinflusst, was im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einer uneinheitlichen Absatzentwicklung in den Märkten beigetragen hat. Zu den fiskalpolitischen Maßnahmen zählten Steuersenkungen oder -erhöhungen, das Einführen, Auslaufen und Anpassen von Förderprogrammen und Kaufprämien sowie Importzölle. Nichttarifäre Handelshemmnisse zum Schutz der jeweiligen heimischen Automobilindustrie erschwerten darüber hinaus den Austausch von Fahrzeugen, Teilen und Komponenten.

### Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Jahr 2024 auf dem Niveau des Vorjahres. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte dieser Region fiel dabei heterogen aus. Großbritannien verzeichnete ein leichtes, Spanien ein spürbares Wachstum, während Deutschland und Italien auf dem Vorjahresniveau lagen und das Marktvolumen in Frankreichleicht rückläufig war.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Westeuropa erhöhte sich im Berichtsjahr spürbar gegenüber dem Vorjahreswert.

In der Region Zentral- und Osteuropa erhöhte sich das Pkw-Marktvolumen im Berichtsjahr deutlich. Die Zahl der Verkäufe entwickelte sich dabei sowohl in den großen Märkten Zentraleuropas als auch in Osteuropa positiv.

Das Marktvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag im Geschäftsjahr 2024 deutlich über dem Niveau des Vorjahres.

### Deutschland

Von Januar bis Dezember 2024 lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland auf dem Niveau des Vorjahres. Die Ende 2023 erfolgte Änderung der Förderung von Elektrofahrzeugen wirkte sich dämpfend auf die Entwicklung der Neuzulassungen von vollelektrisch angetriebenen Fahrzeugen aus. Die Nachfrage nach Fahrzeugen mit konventionellen und hybriden Antrieben konnte diesen Effekt insgesamt nicht kompensieren. In 2024 stagnierte die inländische Produktion bei 4,1 Mio. Fahrzeugen (– 0,0 %), während die Pkw-Exporte auf 3,2 Mio. Einheiten anstiegen (+ 2,0 %).

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im Berichtsjahr spürbar über dem Vergleichswert von 2023.

### Nordamerika

In der Region Nordamerika stiegen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Geschäftsjahr 2024 leicht an. Dabei erhöhte sich das Marktvolumen in den USA im Vergleich zum Vorjahr leicht, bei sich durchschnittlich verbessernder Verfügbarkeit und Bezahlbarkeit von Neufahrzeugen. Kanada und Mexiko übertrafen das Vorjahr jeweils spürbar.

### Südamerika

In der Region Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Berichtsjahr spürbar über dem Niveau von 2023. In Brasilien erhöhte sich die Zahl der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr deutlich, während der argentinische Markt spürbar zurückging.

## Asien-Pazifik

In der Region Asien-Pazifik lag das Pkw-Marktvolumen von Januar bis Dezember 2024 in der Größenordnung des Vorjahres. Auf dem chinesischen Pkw-Markt stieg die Zahl der Neuzulassungen leicht gegenüber dem Wert von 2023 an, unter anderem durch umfassende staatliche Kaufprämien und günstigere Preise. Der indische Pkw-Markt wuchs ebenfalls leicht. In Japan hingegen zeigte sich der Markt spürbar rückläufig und wirkte dämpfend auf das Wachstum der Region.

Das Nachfragevolumen nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik lag im Jahr 2024 leicht unter dem Niveau des Vorjahres. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres spürbar verfehlt.

### ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

| | MARKTVOLUMEN | | VERÄNDERUNG |
|---|---|---|---|
| Tsd. Fahrzeuge | 2024 | 2023 | (%) |
| **Pkw-Märkte** | | | |
| **Westeuropa** | **11.645.943** | **11.647.426** | **- 0,0** |
| davon: Deutschland | 2.817.331 | 2.844.609 | - 1,0 |
| Frankreich | 1.715.314 | 1.771.491 | - 3,2 |
| Großbritannien | 1.952.495 | 1.903.054 | + 2,6 |
| Italien | 1.567.055 | 1.574.107 | - 0,4 |
| Spanien | 1.068.196 | 982.913 | + 8,7 |
| **Zentral- und Osteuropa** | **2.648.637** | **2.254.182** | **+ 17,5** |
| davon: Tschechien | 231.600 | 221.422 | + 4,6 |
| Polen | 553.070 | 476.462 | + 16,1 |
| **Übrige Märkte** | **4.432.655** | **4.368.052** | **+ 1,5** |
| davon: Türkei | 980.341 | 967.341 | + 2,8 |
| Südafrika | 344.473 | 348.929 | - 1,3 |
| **Nordamerika** | **19.394.230** | **18.681.069** | **+ 3,8** |
| davon: USA | 16.041.352 | 15.619.226 | + 2,7 |
| Kanada | 1.856.151 | 1.698.124 | + 9,3 |
| Mexiko | 1.496.727 | 1.363.719 | + 9,8 |
| **Südamerika** | **3.926.038** | **3.703.531** | **+ 6,0** |
| davon: Brasilien | 2.487.536 | 2.180.225 | + 14,1 |
| Argentinien | 389.885 | 424.815 | - 8,2 |
| **Asien-Pazifik** | **37.134.002** | **36.390.087** | **+ 2,0** |
| davon: China | 23.411.007 | 22.340.281 | + 4,8 |
| Indien | 4.206.814 | 4.013.741 | + 4,8 |
| Japan | 3.712.473 | 3.990.092 | - 7,0 |
| **Welt** | **79.181.505** | **77.044.347** | **+ 2,8** |
| | | | |
| **Märkte für leichte Nutzfahrzeuge** | | | |
| **Westeuropa** | **1.795.712** | **1.700.426** | **+ 5,6** |
| davon: Deutschland | 284.448 | 266.304 | + 6,8 |
| **Zentral- und Osteuropa** | **321.997** | **285.673** | **+ 12,7** |
| **Asien-Pazifik** | **4.952.167** | **5.145.800** | **- 3,8** |
| davon: China | 2.300.000 | 2.470.178 | - 6,9 |
| **Welt** | **7.908.989** | **7.993.713** | **- 1,1** |

## ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t entwickelte sich im Geschäftsjahr 2024 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten leicht schwächer als in der Vergleichsperiode. Weltweit lagen die Lkw-Märkte ebenfalls leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) ging die Zahl der Lkw-Neuzulassungen spürbar zurück, allerdings in unterschiedlich starker Ausprägung in den verschiedenen Märkten. Die deutliche Markterholung des Jahres 2023 hat sich im Berichtsjahr nicht fortgesetzt. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, lagen die Neuzulassungen spürbar unter dem Vorjahr. Großbritannien registrierte einen leichten Rückgang, Frankreich lag auf dem Niveau des Vorjahres. Die Türkei verzeichnete einen deutlichen Rückgang der Neuzulassungen. Auf dem südafrikanischen Markt ging die Nachfrage spürbar zurück. In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1 bis 8 unterteilt. In den für Volkswagen relevanten Segmenten Class 6 bis 8 (ab 8,85 t) lagen die Neuzulassungen leicht unter dem Vorjahreswert. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, stieg die Lkw-Nachfrage im Berichtsjahr hingegen deutlich über den Vorjahreswert an.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag auf dem Niveau des Vorjahres. Die Märkte der EU27 + 3 zeigten eine leicht gestiegene Nachfrage nach Bussen, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichnete das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada einen spürbaren Rückgang, während die Neuzulassungen von Bussen in Mexiko deutlich über den Vorjahreswert anstiegen. Brasilien verzeichnete einen spürbaren Anstieg der Nachfrage nach Bussen gegenüber dem Vorjahresniveau.

## ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

Die Märkte für Power Engineering unterliegen unterschiedlichen regionalen und konjunkturellen Einflüssen; deshalb sind die Geschäftsverläufe in den jeweiligen Märkten meist unabhängig voneinander.

Der Marinemarkt stieg im Jahr 2024 auf ein leicht höheres Niveau als im Vorjahr. Die Nachfrage im Bereich der Handelsschifffahrt entwickelte sich leicht positiv. Im Vergleich zum Vorjahr konnten in diesem Bereich die Märkte für LNG-Tanker, Containerschiffe und herkömmliche Tanker eine positive Entwicklung verzeichnen, wohingegen sich der Markt für Schüttgutfrachter rückläufig entwickelte. Der Markt für Passagierfähren und Kreuzfahrtschiffe verzeichnete einen Anstieg der Aktivitäten. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage weiterhin aktiv. Die Verunsicherung im Marinemarkt über zukünftige Treibstoff- und Emissionsregulierungen blieb bestehen, jedoch setzte sich der Trend hin zu neuen Kraftstofftechnologien unvermindert fort.

Der Markt für Energieerzeugung war insbesondere in Europa – aufgrund der seitens der Politik noch nicht vollständig ausgearbeiteten Strategie und Regularien bezüglich zukünftiger Investitionen in diesem Bereich – im Geschäftsjahr 2024 weiterhin von Zurückhaltung geprägt. Der derzeitige Fokus auf den Ausbau der erneuerbaren Energien zeigte ein entsprechendes Nachfragepotenzial für Balancing-Anlagen, welche den zusätzlichen Leistungsbedarf decken, sofern der Anteil erneuerbarer Energien nicht ausreicht, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Nach wie vor ist offen, ab wann dekarbonisierte Kraftstoffe in ausreichender Menge und zu marktfähigen Preisen zur Verfügung stehen werden. Positiv entwickelte sich die Nachfrage nach Power-to-Hydrogen-Anlagen. Im Motorenbereich ist eine fortwährende Nachfrage nach Gas- und Dual-Fuel-Motoren festzustellen. Ebenso ist eine klare Marktforderung nach Motoren erkennbar, die auf zukünftige Kraftstoffe wie Wasserstoff und grünen Ammoniak umgerüstet werden können. Aufgrund der $CO_2$-Herkunftsdiskussion für grüne E-Fuels ist derzeit eine verhaltene Projektentwicklung bei E-Methan und E-Methanol wahrzunehmen. Die Nachfrage nach Notstromaggregaten (Emergency Gensets) entwickelte sich im Jahr 2024 auf einem stabilen Niveau.

Der Markt für Turbomaschinen bewegte sich im Vergleich zum Vorjahr auf einem leicht niedrigeren Niveau. Die weiterhin hohe Auslastung der Produktionsanlagen und gute Preise der Erzeugnisse der Grundstoff- und Prozessindustrie führten auch im Berichtsjahr zu einer konstanten Nachfrage nach Turbokompressoren, deren Absatz leicht unter dem Vorjahresniveau lag. Insbesondere in der Öl- und Gasproduktion war die Nachfrage nach Turbokompressoren aufgrund der Entspannung der weltweiten Energiepreise geringer als im Vorjahr, mit

Ausnahme des Gastransports, dessen Nachfrage über dem Vorjahresniveau lag. In den dekarbonisierungsorientierten Geschäftsfeldern hat der Markt aufgrund von öffentlichen Fördergeldern und dem Trend der Elektrifizierung von Wärme dagegen deutlich zugenommen. Die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung für dezentrale Energieerzeugungsanlagen erfuhr gegenüber dem Vorjahreszeitraum einen deutlichen globalen Rückgang.

Der After-Sales-Markt für Motoren in der Marine- und Kraftwerkssparte bewegte sich im Jahr 2024 auf dem hohen Niveau des Vorjahres.

Im After-Sales-Markt für Turbomaschinen lag die Nachfrage im Berichtsjahr über dem Vorjahresniveau.

### ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im Jahr 2024 wurden automobile Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt.

Der europäische Pkw-Markt lag im Berichtsjahr auf dem Niveau des Vorjahres. Der Absatz von Finanzdienstleistungsprodukten konnte jedoch gesteigert werden, sodass der prozentuale Anteil an den Fahrzeugauslieferungen den Vergleichswert für 2023 übertraf. Die positive Entwicklung bei der Finanzierung von Gebrauchtwagen setzte sich auch im Jahr 2024 fort. Auch der Absatz von After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen wurde weiter ausgebaut.

In Deutschland lagen die Neuwagenauslieferungen im Geschäftsjahr 2024 auf dem Vorjahresniveau. Die Vertragszugänge im Finanzdienstleistungsgeschäft konnten jedoch vor allem bei den Leasingverträgen mit Einzelkunden spürbar ausgebaut werden, so dass die Neuwagenpenetration über den Erwartungen und deutlich über dem Vorjahreswert lag. Das Gebrauchtwagensegment entwickelte sich stabil, die Anzahl der Neuverträge war geringfügig höher als im Jahr 2023. Die Neuabschlüsse bei Dienstleistungs- und Versicherungsverträgen stiegen ebenfalls, was sowohl aus dem Verkauf von Wartungs- und Inspektionsprodukten als auch von Kfz- und Garantieversicherungen resultierte.

In der Türkei ging die Inflation aufgrund der weiterhin rigiden fiskalischen Maßnahmen der Regierung weiter zurück. Bei der Refinanzierung bestätigte sich der Trend zu längeren Laufzeiten, so dass ein stärkeres Wachstum im kreditbasierten Finanzierungsgeschäft mit privaten und gewerblichen Kundinnen und Kunden möglich war. Diese Entwicklung wirkte sich teilweise auch positiv auf das Versicherungsgeschäft aus. Das leasingbasierte Flottengeschäft hingegen blieb unter Druck.

In Südafrika sanken die Fahrzeugverkäufe im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr. In der Folge nahm auch die Zahl der Finanzierungskäufe ab. Der Rückgang resultierte aus innenpolitischen Unsicherheiten, den anhaltend gedämpften wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie hohen Energiepreisen. Die wirtschaftlichen Herausforderungen haben auch dazu geführt, dass sich Anforderungen bei Kreditvergaben verschärft haben, zum Nachteil für Personen mit geringerem Einkommen.

In der Region Nordamerika haben sich die Märkte für Finanzdienstleistungen im Jahr 2024 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt positiv entwickelt. In den USA, Kanada und Mexiko lagen sowohl Auslieferungen, die Anzahl der Leasing- und Finanzierungsverträge, die Neuwagenpenetration sowie die Neuverträge für Versicherungen und After-Sales-Produkte über den Vorjahreswerten.

In der Region Südamerika zeigte sich der Markt für Finanzdienstleistungen weiterhin stark. In Brasilien konnten die Vertragszugänge durch das Angebot zielgruppenorientierter Finanzdienstleistungen sowie höhere Auslieferungszahlen gesteigert werden. Auch die Zahl der abgeschlossenen Auto-Abos und Flottenmanagement-Programme stieg. In Argentinien blieb das Niveau an Finanzdienstleistungsverträgen trotz eines herausfordernden, aber sich langsam verbessernden makroökonomischen Umfelds stabil.

Auf dem chinesischen Automobilmarkt stieg die Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen und Gebrauchtwagen im Berichtsjahr weiter an. Zudem drängten vermehrt Banken mit Angeboten in den Markt. Dies beeinflusste in der Folge auch die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen. In Japan blieb der Finanz- und Versicherungsmarkt trotz einer rückläufigen Fahrzeugnachfrage und steigender Zinsen im Berichtsjahr relativ stabil, Innovationen im Versicherungssektor gaben positive Impulse.

Im Geschäftsjahr 2024 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft für schwere Nutzfahrzeuge leicht über dem Vorjahresniveau. Dank verbesserter Lieferketten haben sich die langen Lieferzeiten bei Nutzfahrzeugen im Jahresverlauf normalisiert.

## NEUE KONZERNMODELLE IM JAHR 2024

Mit seinen insgesamt zehn Marken bietet der Volkswagen Konzern seinen Kundinnen und Kunden eine große Auswahl an Fahrzeugen an – ob vollelektrisch, teilelektrifiziert oder mit klassischem Verbrennungsmotor –, die sich an ihren Wünschen orientieren und ihre unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse bedienen. Dieses Angebot haben wir im abgelaufenen Geschäftsjahr um weitere Fahrzeuge ergänzt.

Bei der Marke Volkswagen Pkw stand das Jahr 2024 ganz im Zeichen des Jubiläums „50 Jahre Golf". Sämtliche Ausstattungslinien und Derivate des Bestsellers erhielten ein Update. Neben dem T-Cross starteten auch die Modelle Tiguan und Passat, die auf dem weiterentwickelten Modularen Querbaukasten basieren, überarbeitet in den Markt, inklusive neuer Varianten mit Plug-in-Hybridantrieb. Mit dem Tayron erweiterte Volkswagen Pkw das SUV-Portfolio um einen Allrounder mit bis zu sieben Sitzplätzen. Die vollelektrische ID.-Familie wurde um den sportlichen ID.3 GTX erweitert. Der ID.7 ging als Tourer an den Start, außerdem sind nun die GTX-Varianten für Limousine und Tourer erhältlich.

Bei Škoda sind 2024 der neue Superb und der neue Kodiaq in den Markt gestartet; zudem feierte das sportliche Topmodell Kodiaq RS seine Premiere. Der Bestseller Octavia erhielt ebenso ein umfangreiches Update wie die Kompaktbaureihen Scala und Kamiq. Mit dem Elroq erweiterte Škoda sein Portfolio im Segment der vollelektrischen Kompakt-SUVs und präsentierte sein erstes Serienmodell im neuen „Modern Solid" Design.

CUPRA startete 2024 mit dem elektrifizierten SUV Terramar sowie mit dem Tavascan, dem ersten vollelektrischen SUV der Marke, eine große Produktoffensive. Außerdem kamen der neue CUPRA Formentor und der neue CUPRA Leon mit verbesserten Plug-in-Hybridantrieben auf den Markt. Der vollelektrische CUPRA Born ist nun in der leistungsstärkeren Version CUPRA Born VZ erhältlich.

SEAT überarbeitete den Leon – sowohl in der Fünftürer- als auch in der Sportstourer-Version. Die neue Generation von Plug-in-Hybridantrieben bietet den Kundinnen und Kunden nun eine höhere elektrische Reichweite. Der SEAT Ibiza feierte sein 40-jähriges Jubiläum mit einer limitierten Jubiläumsausgabe, während der SEAT Arona eine FR Limited Edition erhielt.

Volkswagen Nutzfahrzeuge feierte im Jahr 2024 die Weltpremieren des neuen California, des neuen Transporter und des neuen Caravelle. Der ID. Buzz ist nun auch in der leistungsstarken GTX-Variante und als Version mit langem Radstand erhältlich. Vor allem Multivan, Crafter und Caddy erhielten signifikante Updates; Multivan sowie Caddy sind damit zusätzlich auch als Plug-in-Hybrid verfügbar.

Audi brachte im Berichtsjahr eine Vielzahl an neuen Modellen auf den Markt. Allen voran startete der vollelektrische Q6 e-tron, der auf der Elektro-Plattform PPE basiert. Bei den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor folgten in der zweiten Jahreshälfte die erneuerte A5-Familie sowie der Q5. Weitere Highlights der Marke mit den vier Ringen waren unter anderem die überarbeitete Modellreihe A3 sowie die elektrische Speerspitze e-tron GT, welche ein umfangreiches Update erhielt.

Auch bei Bentley standen 2024 bedeutende Modellvorstellungen auf dem Programm: der Continental GT der vierten Generation und der neue Flying Spur werden beide von Bentleys Ultra Performance Hybrid-Antriebsstrang angetrieben.

Die Marke Porsche hat im Berichtsjahr mit dem Macan, dem 911, dem Panamera und dem Taycan gleich vier ihrer sechs Modellreihen von Grund auf erneuert – mit zahlreichen technologischen Innovationen.

Die TRATON GROUP trieb 2024 die Elektromobilität, die Digitalisierung der Modellpalette und die gruppenweite Abdeckung mit dem 13-Liter- Antriebsstrang voran.

Scania hat neue batterieelektrische Lkw für den Bergbau und den Holztransport eingeführt und Varianten des Scania Touring vorgestellt, die sowohl mit Erdgas als auch mit Biogas betrieben werden können.

MAN präsentierte den MAN eTGL – einen elektrisch betriebenen 12-Tonner, der das E-Lkw-Portfolio für den leichten Verteilerverkehr ergänzt – sowie den Wasserstoff-Verbrenner hTGX.

International (ehemals Navistar) stellte die neu gestaltete HV-Serie mit integriertem 13-Liter-Antriebsstrang vor, die speziell für den Straßenbau konzipiert ist. Zudem wurden erste Fahrzeuge der LT-Serie an Flottenkunden übergeben.

Volkswagen Truck & Bus hat sein Modell eDelivery sowie die Meteor-Lkw-Familie auf weiteren Märkten eingeführt.

Im Jahr 2024 stellte Ducati mit der 698 Mono sein erstes Einzylinder-Hypermotard vor. Die DesertX-Familie wurde um das Premium-Spezialmodell Rally erweitert. Weitere Highlights waren die Premiummodelle Multistrada V4 RS und Diavel for Bentley.

## AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Im Geschäftsjahr lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 9.027.424 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 2,3% oder 212.110 Einheiten weniger als im Vorjahr. Sowohl im Bereich Pkw als auch im Bereich Nutzfahrzeuge lagen die Verkaufszahlen unter dem jeweiligen Vorjahreswert.

## AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS[1]

| | 2024 | 2023 | % |
|---|---|---|---|
| Pkw | 8.693.208 | 8.901.350 | –2,3 |
| Nutzfahrzeuge | 334.216 | 338.184 | –1,2 |
| **Gesamt** | **9.027.424** | **9.239.534** | **–2,3** |

1 Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

Die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern lagen insbesondere aufgrund der branchenweiten Kaufzurückhaltung der Kunden leicht unter dem Vorjahreswert: Weltweit übergaben wir im Berichtsjahr 744.794 vollelektrische Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) an Kunden. Das waren 26.280 Einheiten beziehungsweise 3,4% weniger als im Vorjahr. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns blieb mit 8,3 (8,3)% stabil. Die Auslieferungen unserer Plug-in-Hybridmodelle stiegen auf 269.622 Einheiten (+5,0%). Insgesamt ging die Zahl der Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge zwar um 1,3% zurück, ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns blieb jedoch mit 11,2 (11,1)% auf dem Vorjahresniveau. Zu den volumenstärksten vollelektrischen Fahrzeugen der Konzernmarken gehörten ID.4 und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Enyaq, CUPRA Born, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi Q4 e-tron sowie Porsche Taycan.

Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen des Bereichs Pkw sowie auf die Auslieferungen des Bereichs Nutzfahrzeuge getrennt ein.

## AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

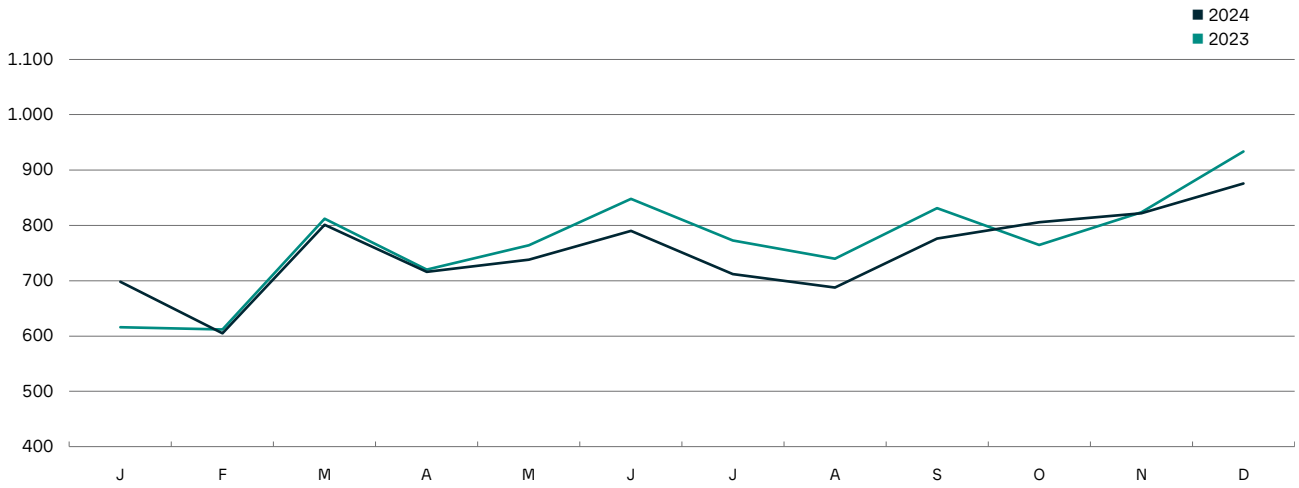
Der Volkswagen Konzern ist mit seinen Pkw-Marken auf allen relevanten Automobilmärkten der Welt vertreten, dazu gehören Europa und übrige Märkte, Nord- und Südamerika sowie Asien-Pazifik.

Die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern lag im Geschäftsjahr 2024 in einem herausfordernden Marktumfeld bei 8.693.208 Einheiten. Das waren 2,3% beziehungsweise 208.142 Fahrzeuge weniger als im Vorjahr. Der Gesamtmarkt stieg leicht an. Während Škoda, SEAT/CUPRA und Lamborghini mehr Fahrzeuge an Kunden auslieferten und Volkswagen Nutzfahrzeuge auf dem Niveau des Vorjahres lag, erreichten Volkswagen Pkw, Audi, Bentley und Porsche ihre jeweiligen Vorjahreszahlen nicht. In der regionalen Betrachtung verzeichneten wir in Zentral- und Osteuropa, Nordamerika, Südamerika, Afrika und Nahost eine steigende Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern. In Westeuropa lagen die Auslieferungen an Kunden auf dem Vorjahresniveau, während in Asien-Pazifik der Wert des Vorjahres nicht erreicht wurde.

Unser Pkw-Marktanteil belief sich in einem spürbar wachsenden Weltgesamtmarkt auf 10,5 (11,1)%.

## AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge




Die Tabelle am Ende dieses Abschnitts gibt einen Überblick über die Auslieferungen von Pkw an Kunden des Volkswagen Konzerns in den Regionen und den wichtigsten Einzelmärkten. Nachfolgend erläutern wir, wie sich die Verkaufszahlen von Konzernmodellen in diesen Märkten und Regionen entwickelt haben.

### Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 3.144.705 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Das waren 0,1% mehr als im Vorjahr. Der Gesamtmarkt bewegte sich im gleichen Zeitraum auf dem Vorjahresniveau. In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir im Berichtsjahr mit 437.337 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) mehr als 50% unserer vollelektrischen Modelle an Kunden aus. Im Vorjahresvergleich sank die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Modelle um 4,2%. Ihr Anteil an den Auslieferungen des Konzerns reduzierte sich in dieser Region auf 13,4 (14,0)%. Positiv entwickelten sich jedoch die Auftragseingänge für vollelektrische Modelle aus dem Volkswagen Konzern in Westeuropa, die im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um mehr als 80% zulegten. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen erreichten die Modelle T-Roc, Tiguan und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw. Darüber hinaus verzeichneten unter anderem ID.7 Tourer, ID.7 Limousine und Golf Variant der Marke Volkswagen Pkw, Fabia Kurzheck und Octavia Combi der Marke Škoda, SEAT Ibiza und SEAT Leon, CUPRA Leon und CUPRA Ateca, Caddy und Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi Q6 e-tron sowie Porsche Cayenne eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt wurden im Berichtsjahr wurden unter anderem die Modelle T-Cross, Golf, Tiguan, Passat und ID.7 Tourer der Marke Volkswagen Pkw, Scala, Kamiq, Kodiaq, Octavia und Superb der Marke Škoda, SEAT Leon, Leon, Formentor, Tavascan und Terramar der Marke CUPRA, A3, A5, Q6 e-tron und Q7 der Marke Audi sowie 911, Taycan, Macan und Panamera der Marke Porsche. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa belief sich auf 24,4 (24,5)%.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Jahr 2024 um 2,4% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtmarkt verzeichnete gleichzeitig einen deutlichen Volumenanstieg. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung wiesen unter anderem die Modelle Tiguan der Marke Volkswagen Pkw sowie Superb Combi, Octavia Limousine und Kodiaq der Marke Škoda auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa ging auf 17,0 (19,6)% zurück.

## WELTWEITE AUSLIEFERUNGEN DER IM JAHR 2024 ERFOLGREICHSTEN KONZERNMODELLFAMILIEN

in Tsd. Fahrzeuge




In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern auf einem leicht wachsenden Pkw-Gesamtmarkt im abgelaufenen Geschäftsjahr 7,7% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Jahr 2023. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war der Polo der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 1,8% zurück, während sich der Gesamtmarkt in der Größenordnung des Vorjahres bewegte. Der Polo Vivo der Marke Volkswagen Pkw war auch dort das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

### Auslieferungen in Deutschland

In Deutschland lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern auf einem in der Größenordnung des Vorjahres liegenden Pkw-Gesamtmarkt im Jahr 2024 mit 1.122.422 Einheiten um 1,7% unter dem Vorjahreswert. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 11,9% auf 136.642 Einheiten Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Roc, Golf Limousine und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw sowie Škoda Octavia Combi. Zudem wiesen unter anderem die Modelle Golf Variant, ID.7 Tourer und ID.7 Limousine der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Karoq und Škoda Fabia Kurzheck, SEAT Ibiza, CUPRA Leon, Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi Q6 e-tron sowie Porsche Cayenne eine erfreuliche Nachfrageentwicklung auf. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) führten sieben Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Touran, Multivan/Transporter und Porsche 911. Der Golf war auch im Jahr 2024 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

### Auslieferungen in Nordamerika

Im Berichtsjahr erhöhte sich in Nordamerika die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern auf einem leicht wachsenden Gesamtmarkt gegenüber dem Vorjahr um 6,9% auf 961.916 Einheiten. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in Nordamerika (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 23,4% auf 64.707 Einheiten. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns ging in dieser Region auf 6,1 (8,5)% zurück. Tiguan Allspace, Taos und Jetta der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika. Im Berichtsjahr wurden unter anderem die Modelle Jetta der Marke Volkswagen Pkw, A3, Q6 e-tron, Q7 und Q8 der Marke Audi sowie Taycan, Macan und Panamera der Marke Porsche neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns erhöhte sich in dieser Region auf 5,0 (4,8)%.

Im Geschäftsjahr 2024 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem leicht ansteigenden US-amerikanischen Markt 2,9% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in den USA reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 30,5% auf 49.403 Einheiten. Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten unter anderem die Modelle Jetta, Tiguan Allspace und Atlas der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi Q3.

In Kanada stieg die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge im Berichtsjahr gegenüber dem Jahr 2023 um 14,7%. Der Gesamtmarkt verzeichnete gleichzeitig einen spürbaren Anstieg. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernfahrzeugen registrierten die Modelle Taos und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw.

Auf einem spürbar wachsenden Gesamtmarkt in Mexiko verkauften wir im abgelaufenen Geschäftsjahr 18,3% mehr Fahrzeuge an Kunden als 2023. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten unter anderem die Modelle Virtus und Taigun der Marke Volkswagen Pkw.

### Auslieferungen in Südamerika

Auf dem spürbar wachsenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge übertraf die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle im Jahr 2024 mit 524.108 Einheiten den Vorjahreswert um 12,5%. Polo, T-Cross und Nivus der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Im Berichtsjahr wurden unter anderem die Modelle T-Cross, Nivus und Jetta der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi A3 und Audi Q6 e-tron neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika erhöhte sich auf 13,3 (12,6)%.

Der Volkswagen Konzern lieferte im Berichtsjahr auf einem deutlich über dem Vorjahresniveau liegenden Markt in Brasilien 15,6% mehr Fahrzeuge an Kunden aus. Polo, T-Cross und Saveiro der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf.

In Argentinien stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern im Jahr 2024 auf einem spürbar rückläufigen Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 13,4%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Polo und Taos der Marke Volkswagen Pkw sowie Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

### Auslieferungen in Asien-Pazifik

Im abgelaufenen Geschäftsjahr verzeichnete der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik einen Rückgang der Auslieferungen an Kunden um 10,3% auf 3.213.816 Fahrzeuge im Vergleich zu 2023, während sich das Pkw-Gesamtmarktvolumen in der Größenordnung des Vorjahres bewegte. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) stieg in dieser Region im Vergleich zum Vorjahr um 8,2% auf 224.264 Einheiten an. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich hier auf 7,0 (5,8)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Passat, Sagitar und Lavida der Marke Volkswagen Pkw. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in der Region Asien-Pazifik ging zurück auf 8,6 (9,8)%.

In China stieg der Pkw-Gesamtmarkt gegenüber dem Vorjahr leicht an. Der Volkswagen Konzern lieferte dort mit 2.926.763 Einheiten 9,5% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als 2023. Belastend wirkte im Berichtsjahr weiterhin die hohe Wettbewerbsintensität. Die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Fahrzeuge in China war mit 207.377 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) im Vergleich zum Vorjahr um 8,1% höher. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg hier auf 7,1 (5,9)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Passat, Sagitar und Lavida der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi A6 Limousine. Zudem wiesen unter anderem die Modelle Lavida XR, Tayron, T-Cross und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw sowie Q5 und A7 Limousine der Marke Audi einen erfreulichen Anstieg der Nachfrage auf. Im Berichtsjahr wurden unter anderem die Modelle T-Cross, Golf, ID. UNYX, Tiguan Allspace, Passat, Magotan und Touareg, der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3L, Audi Q7 und Audi Q8 sowie Porsche Taycan, Porsche Macan und Porsche Panamera neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem leicht wachsenden indischen Pkw-Markt registrierte der Volkswagen Konzern im Geschäftsjahr 2024 einen Rückgang der Nachfrage von 15,9% im Vergleich zum Vorjahr. Virtus und Taigun der Marke Volkswagen Pkw sowie Kushaq der Marke Škoda waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns.

In Japan ging die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge im Jahr 2024 auf einem spürbar unter dem Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt um 16,7% zurück. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Cross und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw.

## AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN[1]

| | AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE) | | VERÄNDERUNG |
|---|---|---|---|
| | 2024 | 2023 | (%) |
| **Europa/Übrige Märkte** | **3.993.368** | **3.953.397** | **+1,0** |
| **Westeuropa** | **3.144.705** | **3.141.434** | **+0,1** |
| davon: Deutschland | 1.122.422 | 1.141.418 | –1,7 |
| Frankreich | 277.097 | 263.643 | +5,1 |
| Großbritannien | 493.758 | 489.088 | +1,0 |
| Italien | 271.868 | 269.479 | +0,9 |
| Spanien | 252.619 | 232.483 | +8,7 |
| **Zentral- und Osteuropa** | **485.615** | **474.357** | **+2,4** |
| davon: Tschechische Republik | 112.923 | 123.471 | –8,5 |
| Russland | – | 3.504 | x |
| Polen | 156.867 | 140.518 | +11,6 |
| **Übrige Märkte** | **363.048** | **337.606** | **+7,5** |
| davon: Türkei | 178.713 | 166.001 | +7,7 |
| Südafrika | 67.878 | 69.150 | –1,8 |
| **Nordamerika** | **961.916** | **899.652** | **+6,9** |
| davon: USA | 658.314 | 639.622 | +2,9 |
| Kanada | 126.207 | 110.019 | +14,7 |
| Mexiko | 177.395 | 150.011 | +18,3 |
| **Südamerika** | **524.108** | **465.854** | **+12,5** |
| davon: Brasilien | 412.334 | 356.694 | +15,6 |
| Argentinien | 65.719 | 57.931 | +13,4 |
| **Asien-Pazifik** | **3.213.816** | **3.582.447** | **–10,3** |
| davon: China | 2.926.763 | 3.233.933 | –9,5 |
| Indien | 85.395 | 101.553 | –15,9 |
| Japan | 54.667 | 65.635 | –16,7 |
| **Weltweit** | **8.693.208** | **8.901.350** | **–2,3** |
| Volkswagen Pkw | 4.796.931 | 4.866.803 | –1,4 |
| Škoda | 926.567 | 866.820 | +6,9 |
| SEAT/CUPRA | 558.159 | 519.176 | +7,5 |
| Volkswagen Nutzfahrzeuge | 408.285 | 409.418 | –0,3 |
| Audi | 1.671.218 | 1.895.240 | –11,8 |
| Lamborghini | 10.687 | 10.112 | +5,7 |
| Bentley | 10.643 | 13.560 | –21,5 |
| Porsche | 310.718 | 320.221 | –3,0 |

1 Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

## AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

Im Geschäftsjahr 2024 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 1,2% weniger Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir 334.216 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 278.605 (–1,0%) Einheiten auf Lkw und 27.939 (–7,7%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE stiegen im Vergleich zum Vorjahr leicht an und beliefen sich auf 27.672 (+3,9%) Fahrzeuge. Insgesamt konnte die rückläufige Entwicklung des ersten Halbjahres 2024 durch die positive Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte abgemildet werden.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) sanken die Verkäufe im Berichtsjahr gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 12,2% auf insgesamt 136.700 Einheiten; davon entfielen 104.533 auf Lkw und 4.924 auf Busse. Der Rückgang der Lkw-Verkäufe ist auf die anhaltende Kaufzurückhaltung in der Region EU27+3 zurückzuführen. Zusätzlich führten im zweiten Halbjahr 2024 höhere regulatorische Anforderungen an die Softwaresysteme der Fahrzeuge zu Verzögerungen beim Absatz von Bussen in der Region. Die Marke MAN lieferte hier 27.243 Fahrzeuge der Transporterbaureihe MAN TGE an Kunden aus.

Im Geschäftsjahr 2024 sanken die Auslieferungen an Kunden in der Türkei mit 5.133 (5.737) Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich ab. Davon entfielen 4.712 Einheiten auf Lkw und 142 Einheiten auf Busse sowie 279 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika sank die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Nutzfahrzeuge gegenüber dem Vorjahr um 9,5% spürbar auf insgesamt 4.425 Fahrzeuge; davon entfielen 3.779 auf Lkw und 646 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika erhöhten sich im Berichtsjahr auf 95.073 (93.440) Fahrzeuge, darunter waren 82.211 Lkw und 12.862 Busse. In den USA sank der Absatz aufrgund der rückläufigen Transportaktivitäten spürbar. Der Lkw-Absatz entwickelte sich in Mexiko besonders positiv und lag sehr stark über dem Wert der Vergleichsperiode.

Die Auslieferungen an Kunden stiegen in Südamerika im Jahr 2024 auf insgesamt 70.156 Einheiten (+34,1%); davon entfielen 62.719 auf Lkw und 7.437 auf Busse. In Brasilien, dem größten Markt in dieser Region, stiegen die Auslieferungen an Kunden im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund der positiven konjunkturellen Entwicklung sehr stark um 40,8% auf 58.546 Einheiten. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 52.762 Lkw und 5.784 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 9.458 Fahrzeuge, darunter 8.545 Lkw und 913 Busse – das waren insgesamt 21,6% weniger als im Vorjahr.

## AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN NACH MÄRKTEN[1]

| | AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE) | | VERÄNDERUNG |
|---|---|---|---|
| | 2024 | 2023 | (%) |
| **Europa/Übrige Märkte** | **159.529** | **180.357** | **–11,5** |
| davon: EU27+3 | 136.700 | 155.726 | –12,2 |
| davon: Deutschland | 36.168 | 43.711 | –17,3 |
| Türkei | 5.133 | 5.737 | –10,5 |
| Südafrika | 4.425 | 4.891 | –9,5 |
| **Nordamerika** | **95.073** | **93.440** | **+1,7** |
| davon: USA | 68.805 | 73.483 | –6,4 |
| Mexiko | 19.007 | 14.478 | +31,3 |
| **Südamerika** | **70.156** | **52.330** | **+34,1** |
| davon: Brasilien | 58.546 | 41.578 | +40,8 |
| **Asien-Pazifik** | **9.458** | **12.057** | **–21,6** |
| **Weltweit** | **334.216** | **338.184** | **–1,2** |
| Scania | 102.120 | 96.568 | +5,7 |
| MAN | 95.705 | 115.653 | –17,2 |
| International (ehemals Navistar) | 90.562 | 88.890 | +1,9 |
| Volkswagen Truck & Bus | 45.829 | 37.073 | +23,6 |

1 Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

### AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

Aufträge im Segment Power Engineering sind im Regelfall Teil größerer Investitionsprojekte, für die Lieferzeiten von knapp einem Jahr bis zu mehreren Jahren sowie Teillieferungen nach Baufortschritt typisch sind. Die Umsatzerlöse aus dem Neubaugeschäft folgen daher der Entwicklung der Auftragseingänge mit entsprechendem zeitlichen Versatz.

Hauptumsatzträger des Segments Power Engineering waren 2024 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen über drei Viertel der gesamten Umsatzerlöse erzielten.

### AUFTRAGSEINGÄNGE IM SEGMENT PKW IN WESTEUROPA

Die Auftragseingänge in Westeuropa lagen im Berichtsjahr um +16,1% über dem Wert des Jahres 2023. Dabei übertrafen nahezu alle wesentlichen Märkte ihr Vorjahresniveau. Während Italien und Großbritannien im einstelligen Bereich zulegten, erreichten Deutschland, Frankreich und Spanien im Vorjahresvergleich ein Wachstum von jeweils mehr als 10%. Bei den batterieelektrischen Fahrzeugen konnten die Auftragseingänge um rund 88% gegenüber dem Vorjahresniveau gesteigert werden. Dieser Aufwärtstrend wurde unterstützt durch die erfolgreiche Markteinführung neuer Modelle.

### AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Für mittelschwere und schwere Lkw, Busse sowie Nutzfahrzeuge der Transporterbaureihe MAN TGE lagen die Auftragseingänge mit 263.601 Fahrzeugen im Jahr 2024 insbesondere aufgrund eines rückläufigen Lkw-Geschäfts leicht unter dem Vorjahresniveau. Dabei war der größte Rückgang beim Lkw-Auftragseingang in der Region EU27+3 zu verzeichnen. Hauptgrund war das schwache konjunkturelle Umfeld. In Nordamerika lag der Lkw-Auftragseingang leicht über dem Niveau des Vorjahres, wobei die schwache Nachfrage nach schweren Lkw durch eine höhere Nachfrage nach mittelschweren Lkw und Spezialfahrzeugen überkompensiert werden konnte. In Südamerika konnte der Auftragseingang hingegen stark gesteigert werden. Besonders in Brasilien wirkte sich die günstige wirtschaftliche Entwicklung positiv auf die Bestellungen aus, wobei die Vorjahresentwicklung im brasilianischen Markt maßgeblich von der in Kraft getretenen neuen Abgasregulierung negativ beeinträchtigt war. Der MAN TGE verzeichnete einen Rückgang im Auftragseingang.

Der Auftragseingang im Bus-Geschäft konnte hingegen deutlich gesteigert werden. Maßgeblich hierfür war die positive Entwicklung des Reisebus-Segments in der Region EU27+3 sowie gewonnene Aufträge für Schulbusse in Südamerika. In Nordamerika lag der Bus-Auftragseingang, trotz einer restriktiven Auftragsannahme aufgrund des anhaltend hohen Auftragsbestands, deutlich über der Vergleichsperiode.

### AUFTRAGSEINGÄNGE IM SEGMENT POWER ENGINEERING

Das Geschäft im Segment Power Engineering wird langfristig vom makroökonomischen Umfeld bestimmt. Dabei führen einzelne Großaufträge zu Schwankungen im Auftragseingang, die im Jahresverlauf nicht mit diesen langfristigen Entwicklungen korrelieren.

Im Jahr 2024 beliefen sich die Auftragseingänge im Segment Power Engineering auf 5,3 (5,0) Mrd. €. In einem anhaltend schwierigen Marktumfeld erzielten Engines & Marine Systems und Turbomachinery über drei Viertel des Auftragsvolumens.

Im Marinegeschäft wurden im Jahr 2024 beispielsweise für jeweils ein Schiff die erstmalige Lieferung über zwei 14V49/60 methanol-ready Motoren sowie die erstmalige Lieferung über drei 10L49/60DF Motoren beauftragt. Im Kraftwerksgeschäft konnten Aufträge für 64 Motoren und Komponentensätze für 29 Completely-Knocked-Down-Motoren unterschiedlicher Typisierungen mit einer Gesamtleistung von 1.356 MW akquiriert werden. Im Bereich der Turbomaschinen für neue Anwendungen führten Projekte zur Dekarbonisierung und Projekte, die zur Energiewende beitragen, zu einem erhöhternAuftragseingang. Dies sind unter anderem mehrere $CO_2$-Abscheidungs- und Speicherungsprojekte sowie Grosswärmepumpenaufträge in Europa, Nordamerika und Asien. Darüber hinaus konnte ein Auftrag für eine Kompressoren- und Turbinenlieferung für einen Energiespeicher in England verzeichnet werden. Im traditionellen Geschäftsbereich sind Kompressorenbestellungen für die Salpetersäureproduktion sowie eine Bestellung des größten Getriebeturboverdichter für die Luftzerlegungsindustrie nennenswert.

## FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Er schließt die Finanzdienstleistungsaktivitäten der Volkswagen Group Mobility (ehemals Volkswagen Finanzdienstleistungen) sowie von Scania, International (ehemals Navistar) und Porsche Holding Salzburg ein und berücksichtigt auch die Vertragsabschlüsse unserer internationalen Gemeinschaftsunternehmen.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen wurden im Geschäftsjahr 2024 stark nachgefragt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft belief sich auf weltweit 11,1 Mio. Kontrakte. Seit dem 1. Januar 2024 werden weitere Arten von Versicherungsverträgen berücksichtigt, der Vertragsbestand vom 31. Dezember 2023 wurde angepasst. Der Anteil der geleasten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) konnte im Berichtsjahr in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 34,1 (32,8) % gesteigert werden. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 31. Dezember 2024 auf 28,5 (28,1) Mio. Einheiten.

In Europa/Übrige Märkte wurden 7,9 Mio. Neuverträge unterzeichnet. Der Gesamtvertragsbestand lag am Ende des Berichtsjahres mit 20,4 (20,1) Mio. Kontrakten über dem Niveau vom 31. Dezember 2023. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,3 (7,1) Mio. Verträge.

Die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge lag im abgelaufenen Geschäftsjahr bei 1,5 Mio. Kontrakten. Der Vertragsbestand war am 31. Dezember 2024 mit 4,3 (4,1) Mio. Einheiten höher als am Vorjahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,7 (1,6) Mio. Verträge.

In der Region Südamerika wurden im Berichtsjahr 0,9 Mio. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand nahm zum Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres gegenüber dem 31. Dezember 2023 auf 1,7 (1,4) Mio. Einheiten zu; dabei entfielen 0,7 (0,6) Mio. Verträge auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Jahr 2024 lagen im Raum Asien-Pazifik die neuen Vertragsabschlüsse bei 0,8 Mio. Einheiten. Der Gesamtvertragsbestand belief sich Ende Dezember 2024 auf 2,2 (2,5) Mio. Kontrakte. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,2 (1,5) Mio. Verträge.

## ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im Berichtsjahr ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation in einem herausfordernden Marktumfeld um 3,5 % auf 9.036.653 Einheiten (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China) zurück. Im Ausland reduzierte sich das Absatzvolumen um 4,2 % auf 7.841.792 Fahrzeuge. Im Wesentlichen wurden in China sowie weiteren Ländern der Region Asien-Pazifik weniger Fahrzeuge abgesetzt. Der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation ohne die At Equity einbezogenen Gesellschaften in China belief sich auf 6.294.998 (6.297.420) Fahrzeuge und lag damit auf dem Niveau des Vorjahres. Insbesondere Brasilien, Frankreich und Mexiko verzeichneten einen Zuwachs. Der Absatz im Inland erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 1,4 %. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Konzerns erhöhte sich auf 13,2 (12,6) %.

## PRODUKTION

Von Januar bis Dezember 2024 fertigte der Volkswagen Konzern mit 8.953.693 Fahrzeugen (einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen) 3,8 % weniger als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Im Inland sank die Fertigung um 11,9 % auf 1.686.358 Fahrzeuge. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Konzerns ging auf 18,8 (20,6) % zurück. Die Produktion des Volkswagen Konzerns ohne die At Equity einbezogenen Gesellschaften in China lag mit 6.213.442 (6.236.786) Fahrzeugen etwa auf dem Wert des Vorjahreszeitraums.

## LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am Ende des Berichtsjahres unter dem Stand zum Jahresende 2023.

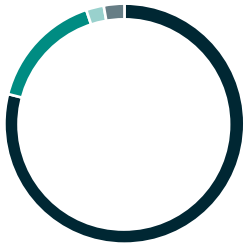
## GESAMTBELEGSCHAFT

Im Geschäftsjahr 2024 waren im Volkswagen Konzern einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen durchschnittlich 682.724 Beschäftigte (+0,6%) tätig. Im Durchschnitt standen im Inland 295.178 Beschäftigte unter Vertrag; ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft lag mit 43,2 (43,6)% auf dem Niveau des Vorjahres.

Zum 31. Dezember 2024 ging die Zahl der aktiven Beschäftigten im Volkswagen Konzern um 1,2% auf 646.501 zurück. Darüber hinaus befanden sich 15.770 Beschäftigte in der passiven Phase der Altersteilzeit und 17.201 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtsjahres lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns einschließlich der At Equity einbezogenen chinesischen Gesellschaften mit 679.472 Beschäftigten um 0,7% unter dem Stand vom 31. Dezember 2023. Im Inland arbeiteten 293.338 Beschäftigte (–1,8%), während im Ausland 386.134 Beschäftigte (+0,2%) tätig waren. Die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen belief sich am Jahresende 2024 auf 614.082 Beschäftigte und war um 0,2% über dem Stand vom Jahresende 2023.

## BESCHÄFTIGTE NACH BEREICHEN

Stand 31. Dezember 2024



| | |
|---|---|
| Pkw [1] | 536.585 |
| Nutzfahrzeuge | 107.907 |
| Power Engineering | 16.216 |
| Finanzdienstleistungen | 18.764 |

1 Inklusive der At Equity einbezogenen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

## MENGENDATEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER[1]

| in Tsd. | 2024 | 2023 | % |
|---|---|---|---|
| Absatz (Fahrzeuge) | 9.037 | 9.362 | –3,5 |
| Produktion (Fahrzeuge) | 8.954 | 9.309 | –3,8 |
| Gesamtbelegschaft (am 31.12.) | 679,5 | 684,0 | –0,7 |

1 Inklusive der At Equity einbezogenen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

# Aktie und Anleihen

Die sich weiter verschärfende Wettbewerbssituation im Automobilsektor bei einem anhaltend aggressiven Preiswettbewerb, insbesondere in China, belastete die Kurse der Stamm- und der Vorzugsaktie der Volkswagen AG im Berichtsjahr.

## AKTIENMÄRKTE UND KURSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AKTIEN

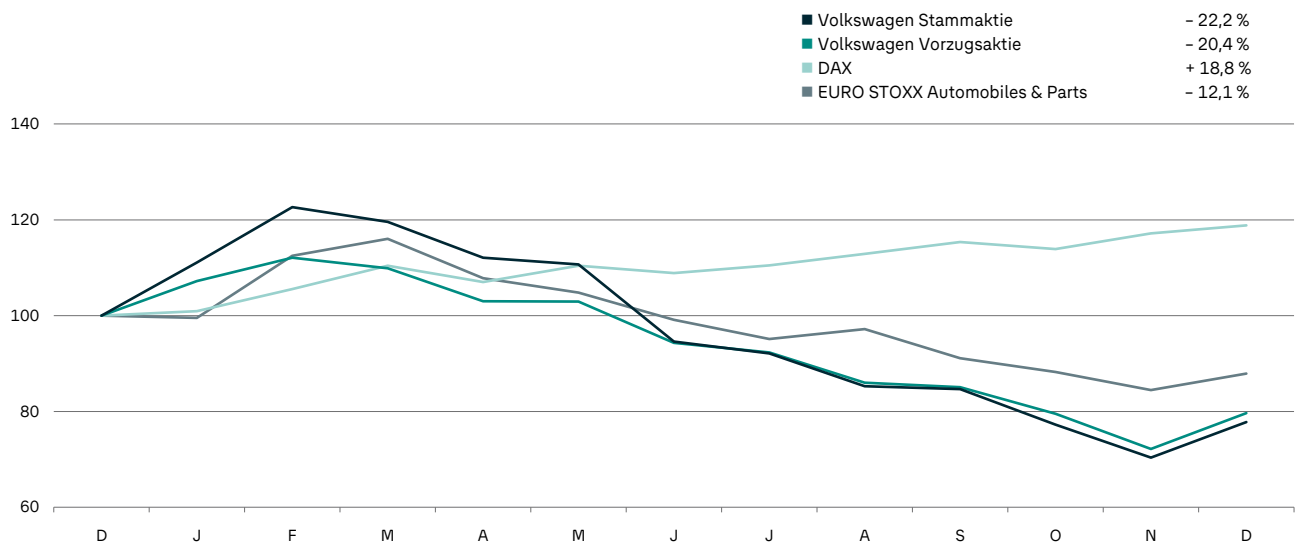
Die internationalen Börsen verzeichneten im Berichtsjahr eine insgesamt positive Entwicklung. Insbesondere angetrieben von der Hoffnung auf Leitzinssenkungen setzten sie ihren im Oktober 2023 begonnenen Aufwärtstrend fort und erreichten neue Rekordstände. Positiv wirkte sich darüber hinaus vor allem die Konjunkturentwicklung aus. Die Notenbanken in den USA und Europa leiteten im Jahresverlauf zudem mit ersten Senkungen die Trendwende des Zinsniveaus ein und beflügelten damit die Aktienkurse weiter. Die grundsätzlich positive Stimmung an den Börsen wurde durch das unsichere geopolitische Umfeld und die aktuell herrschenden Aus-einandersetzungen im Nahen Osten nicht nennenswert beeinträchtigt.

Nach einem erfreulichen Börsenjahr 2023, in dem der Deutsche Aktienindex (DAX) um 20 % zulegen konnte, startete er in das neue Jahr mit einer Seitwärtsbewegung. Ende Januar 2024 ging der DAX dann in einen Aufwärtstrend über, in dessen Verlauf er neue Allzeithochs verzeichnete. Das deutsche Börsenbarometer profitierte insbesondere von positiven Unternehmensdaten in der Berichtssaison sowie der Erwartung der Marktteilnehmenden einer bevorstehenden Zinswende. Im zweiten Quartal 2024 schwächte sich die Dynamik angesichts steigender geopolitischer Spannungen und politischer Unsicherheiten ab. In das dritte Quartal startete der DAX zunächst mit einer schwächeren Phase, bevor die Kurse dann wieder in eine Aufwärtsbewegung übergingen, angetrieben von der eingeleiteten Zinswende in Europa und den USA. Auch die geld- und fiskalpolitischen Maßnahmen in China zur Ankurbelung der Konjunktur wirkten sich positiv aus. Zum Ende des Berichtsjahres entwickelte sich am deutschen Aktienmarkt eine Kursrallye mit neuen Rekordmarken in Erwartung weiter sinkender Zinsen, allerdings getrieben durch eine geringe Anzahl von Einzelwerten. In der Folge lag der DAX, der als Performance-Index die Dividendenzahlungen thesauriert, am Jahresende 2024 um 18,8 % über dem Stand am Vorjahresende. Der EURO STOXX Automobiles & Parts als reiner Preisindex wies dagegen im Betrachtungszeitraum, bedingt durch das schwierige Marktumfeld der Automobilindustrie, eine negative Kursentwicklung von 12,1 % auf.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG entwickelten sich in den ersten drei Monaten des Berichtsjahres zunächst positiv. Im weiteren Verlauf bewertete der Kapitalmarkt den weiterhin hohen Investitionsbedarf, unter anderem für den Bau von Batteriezellfabriken und für die Fahrzeugentwicklung im Rahmen der Transformation des Unternehmens, sowie Vorhaltungen für Akquisitionen kritisch. Ebenso belasteten die sich weiter verschärfende Wettbewerbssituation im Automobilsektor, die Erwartung rückläufiger Margen sowie eine verhaltene Nachfrage, insbesondere nach Elektrofahrzeugen, und die damit verbundenen möglichen Kosten für die Schließung einer drohenden Lücke in Bezug auf die europäischen $CO_2$-Flottenziele für 2025 den Kurs. Dämpfend wirkte zudem der vom Unternehmen erwartete Ergebnisrückgang bei den Gemeinschaftsunternehmen im größten Einzelmarkt China, der von einem intensiven Wettbewerb geprägt ist. Hinzu

## KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2023 BIS DEZEMBER 2024

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2023 = 100




kam die Ankündigung von Strafzöllen der Europäischen Union (EU) auf chinesische Elektrofahrzeuge, verbunden mit der Gefahr einer darauf folgenden Reaktion Chinas in Form von Einfuhrzöllen unter anderem auf europäische Fahrzeuge. Im Jahresverlauf verschlechterte sich das Branchenumfeld zunehmend. Das Unternehmen passte infolgedessen sowie aufgrund ungeplanter Restrukturierungsaufwendungen im Konzern die Jahresprognose wiederholt an. Die Nachrichtenlage spannte sich weiter an, vor allem im Hinblick auf drohende Handelshemmnisse bedingt durch den Ausgang der US-Wahl sowie Unsicherheiten über das Ergebnis des Tarifkonflikts und der beabsichtigten Sparmaßnahmen zur Kostensenkung durch das Unternehmen. Zudem belasteten wachsende Unsicherheiten in Bezug auf die Höhe der Dividende für das Geschäftsjahr 2024, insbesondere vor dem Hintergrund von möglichen zusätzlichen Ergebnisbelastungen aus Rückstellungen für die geplanten Restrukturierungsmaßnahmen. In der Folge entwickelten sich die Kurse weiter rückläufig, erholten sich jedoch leicht gegen Ende des Berichtsjahres. Ende Dezember 2024 notierten die Vorzugsaktie um 20,4 % und die Stammaktie um 22,2 % unter dem Wert zum Jahresende 2023. Unter der Annahme einer Reinvestition der Dividende (ohne Steuerabzug) zum Zeitpunkt der Ausschüttung in die Volkswagen Aktien lag die Gesamtrendite der Vorzugsaktie bei – 14,1 % und die der Stammaktie bei – 16,9 %.

## KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2024

| | | Höchstkurs | Tiefstkurs | Schlusskurs |
|---|---|---|---|---|
| Stammaktie | Kurs (€) | 151,50 | 82,40 | 92,15 |
| | Datum | 04.04. | 27.11. | 31.12. |
| Vorzugsaktie | Kurs (€) | 128,50 | 80,32 | 89,04 |
| | Datum | 04.04. | 27.11. | 31.12. |
| DAX | Kurs | 20.426 | 16.432 | 19.909 |
| | Datum | 12.12. | 17.01. | 31.12. |
| ESTX Auto & Parts | Kurs | 708 | 505 | 533 |
| | Datum | 08.04. | 21.11. | 31.12. |

## CAPITAL MARKETS DAY CHINA

Der Volkswagen Konzern hat im April 2024 auf dem Capital Markets Day in China die neu fokussierte strategische Ausrichtung des Konzerns für den chinesischen Markt vorgestellt. Ziel ist es, die Technologiekompetenz und das Produktportfolio zu stärken, die Kosten zu senken und damit die Marktposition als ein führender internationaler Hersteller zu festigen. Die neue China-Strategie unter dem Motto „In China, für China" setzt auf erheblich höhere lokale Wertschöpfung sowie Partnerschaften mit führenden Technologieunternehmen und zielt auf eine stärkere lokale Markt- und Kundenorientierung ab.

## DIVIDENDENPOLITIK

Unsere Dividendenpolitik fügt sich in unsere Finanzstrategie ein. Im Interesse aller Stakeholder streben wir eine kontinuierliche Dividendenentwicklung an, die unsere Aktionärinnen und Aktionäre angemessen am Geschäftserfolg beteiligt. Gleichzeitig berücksichtigt die vorgeschlagene Höhe der Dividende unsere finanzwirtschaftlichen Ziele, insbesondere die Absicherung einer soliden finanziellen Basis im Rahmen der Umsetzung unserer Strategie.

Den aktuellen Dividendenvorschlag finden Sie im Kapitel „Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)" des vorliegenden Geschäftsberichts: Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG schlagen für das Geschäftsjahr 2024 eine Dividende von 6,30 € je Stammaktie und 6,36 € je Vorzugsaktie vor. Auf dieser Basis beträgt die Ausschüttungssumme insgesamt 3,2 (4,5) Mrd. €. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem Konzernergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Sie beträgt für das Berichtsjahr 29,6 % und für den angepassten Vorjahreswert 28,4 %; die Sonderdividende anlässlich des Börsengangs der Porsche AG ist im Vorjahr nicht berücksichtigt. Wir streben eine Ausschüttungsquote von mindestens 30 % an.

## DIVIDENDENRENDITE

Auf Basis des Dividendenvorschlags für das Berichtsjahr liegt die Dividendenrendite der Volkswagen Stammaktie, gemessen am Schlusskurs des letzten Handelstages 2024, bei 6,8 (7,6) %. Für die Vorzugsaktie ergibt sich eine Dividendenrendite von 7,1 (8,1) %.

## ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Stammaktie für das Geschäftsjahr 2024 betrug 21,36 €. Im Vergleich zu dem für 2023 angepassten Wert bedeutet dies einen Rückgang um 32,8 %. Bei den Vorzügen ging das unverwässerte Ergebnis je Aktie um 33,0 % im Vergleich zum angepassten Vorjahreswert auf 21,42 € zurück. Die Berechnung basiert gemäß IAS 33 auf der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Berichtsjahres in Umlauf befindlichen Stamm- beziehungsweise Vorzugsaktien. Da die unverwässerte und die verwässerte Zahl der Aktien identisch sind, entspricht das unverwässerte Ergebnis je Aktie dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

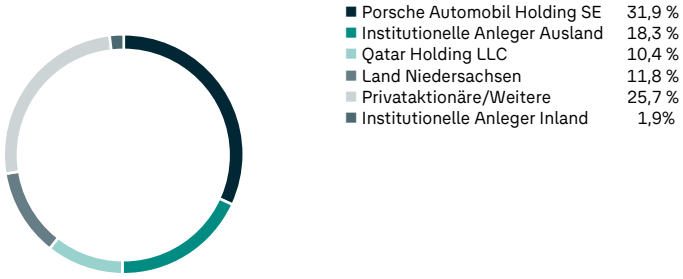
Zur Ermittlung des Ergebnisses je Aktie siehe auch Angabe „Ergebnis je Aktie" im Anhang zum Konzernabschluss 2024.

## AKTIONÄRSSTRUKTUR

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG betrug zum Ende des Berichtsjahres 1.283.315.873,28 €. Die folgende grafische Darstellung zeigt die Aktionärsstruktur der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2024.

### AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2024

in Prozent des Gezeichneten Kapitals




Die Stimmrechtsverteilung der 295.089.818 Stammaktien sah zum Bilanzstichtag wie folgt aus: Die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, hielt 53,3 % der Stimmrechte. Zweitgrößter Aktionär war das Land Niedersachsen mit einem Anteil an den Stimmrechten von 20,0 %. Als drittgrößter Aktionär hielt die Qatar Holding LLC 17,0 %. Die restlichen 9,7 % der Stammaktien waren im Streubesitz (Free-Float).

Die Stimmrechtsmitteilungen gemäß WpHG sind unter www.volkswagen-group.com/stimmrechtsmitteilungen veröffentlicht.

## DATEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN

| | Stammaktie | Vorzugsaktie |
|---|---|---|
| ISIN | DE0007664005 | DE0007664039 |
| WKN | 766400 | 766403 |
| Deutsche Börse/Bloomberg | VOW | VOW3 |
| Reuters | VOWG.DE | VOWG_p.DE |
| Wesentliche Marktindizes | CDAX, Prime All Share, MSCI Euro, S&P Global 100 Index | DAX, CDAX, EURO STOXX, EURO STOXX 50, EURO STOXX Automobiles & Parts, Prime All Share, MSCI Euro |
| Handelsplätze | Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, München, Stuttgart, Xetra | |

## KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN

| Dividendenentwicklung | | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Anzahl der Stückaktien am 31.12. | | | | | | |
| Stammaktien | Tsd. Stück | 295.090 | 295.090 | 295.090 | 295.090 | 295.090 |
| Vorzugsaktien | Tsd. Stück | 206.205 | 206.205 | 206.205 | 206.205 | 206.205 |
| Dividende[1] | | | | | | |
| je Stammaktie | € | 6,30 | 9,00 | 8,70 | 7,50 | 4,80 |
| je Vorzugsaktie | € | 6,36 | 9,06 | 8,76 | 7,56 | 4,86 |
| Dividendenausschüttung[1] | Mio. € | 3.171 | 4.524 | 4.374 | 3.772 | 2.419 |
| auf Stammaktien | Mio. € | 1.859 | 2.656 | 2.567 | 2.213 | 1.416 |
| auf Vorzugsaktien | Mio. € | 1.311 | 1.868 | 1.806 | 1.559 | 1.002 |

| Wertentwicklung der Aktien[2] | | 2024 | 2023[3] | 2022[4] | 2021 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Stammaktie | | | | | | |
| Jahresendkurs | € | 92,15 | 118,45 | 147,65 | 258,40 | 170,10 |
| Kursentwicklung | % | – 22,2 | – 19,8 | – 42,9 | + 51,9 | – 1,8 |
| Jahreshöchstwert | € | 151,50 | 181,65 | 279,40 | 327,20 | 183,10 |
| Jahrestiefstwert | € | 82,40 | 106,40 | 145,00 | 165,70 | 101,50 |
| Vorzugsaktie | | | | | | |
| Jahresendkurs | € | 89,04 | 111,80 | 116,42 | 177,48 | 152,42 |
| Kursentwicklung | % | – 20,4 | – 4,0 | – 34,4 | + 16,4 | – 13,5 |
| Jahreshöchstwert | € | 128,50 | 142,20 | 193,10 | 246,55 | 185,52 |
| Jahrestiefstwert | € | 80,32 | 99,14 | 114,88 | 144,80 | 87,20 |
| Börsenwert am 31.12. | Mrd. € | 45,6 | 58,0 | 67,6 | 112,8 | 81,6 |
| Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG am 31.12. | Mrd. € | 182,3 | 175,0 | 165,4 | 144,4 | 127,0 |
| Börsenwert zu Eigenkapital | Faktor | 0,25 | 0,33 | 0,41 | 0,78 | 0,64 |

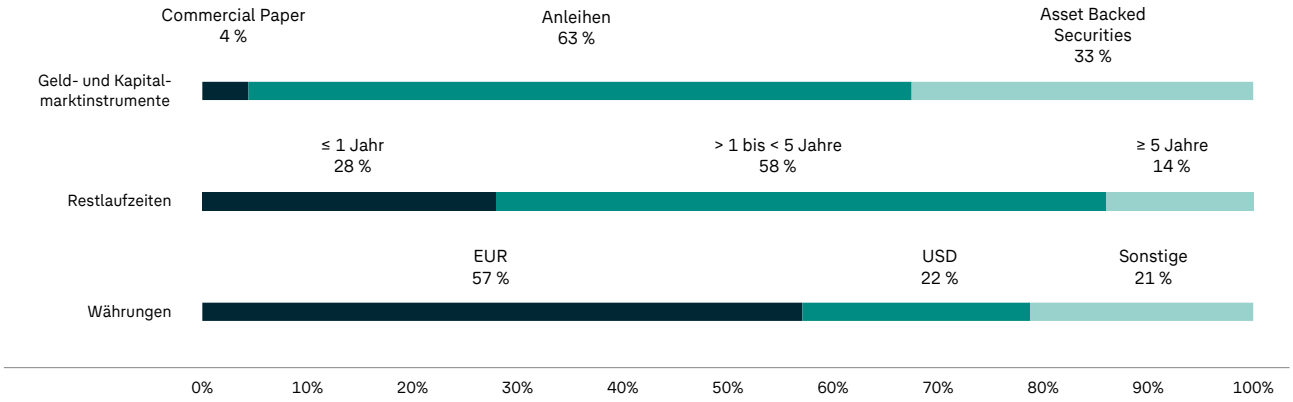
| Kennzahlen je Aktie | | 2024 | 2023[3] | 2022[4] | 2021 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ergebnis je Stammaktie[5] | | | | | | |
| unverwässert | € | 21,36 | 31,79 | 29,66 | 29,59 | 16,60 |
| verwässert | € | 21,36 | 31,79 | 29,66 | 29,59 | 16,60 |
| Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG am 31.12. | € | 363,65 | 349,03 | 329,90 | 288,15 | 253,44 |
| Kurs-Gewinn-Verhältnis[6] | | | | | | |
| Stammaktie | Faktor | 4,3 | 3,7 | 5,0 | 8,7 | 10,2 |
| Vorzugsaktie | Faktor | 4,2 | 3,5 | 3,9 | 6,0 | 9,1 |
| Dividendenrendite[7] | | | | | | |
| Stammaktie | % | 6,8 | 7,6 | 5,9 | 2,9 | 2,8 |
| Vorzugsaktie | % | 7,1 | 8,1 | 7,5 | 4,3 | 3,2 |

| Börsenumsätze[8] | | 2024 | 2023 | 2022 | 2021 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Umsatz Volkswagen Stammaktien | Mrd. € | 2,0 | 1,4 | 2,7 | 6,1 | 3,1 |
| | Mio. Stück | 18,3 | 10,2 | 13,5 | 23,3 | 21,6 |
| Umsatz Volkswagen Vorzugsaktien | Mrd. € | 27,7 | 31,4 | 44,9 | 58,8 | 49,8 |
| | Mio. Stück | 263,7 | 263,2 | 302,2 | 300,4 | 361,2 |
| Anteil Volkswagen am DAX-Umsatz | % | 3,5 | 4,1 | 4,7 | 6,6 | 4,7 |

1 Die Angaben beziehen sich für die Jahre 2020 bis 2023 auf die jeweils im Folgejahr ausgeschüttete Dividende. Für das Jahr 2021 ohne Berücksichtigung der Sonderdividende aufgrund des Börsengangs der Porsche AG. Für das Jahr 2024 handelt es sich um den Dividendenvorschlag.
2 Xetra-Kurse.
3 Das Jahr 2023 wurde angepasst.
4 Das Jahr 2022 wurde angepasst.
5 Zur Ermittlung siehe Angabe „Ergebnis je Aktie" im Anhang zum Konzernabschluss.
6 Verhältnis des Jahresendkurses zum Ergebnis je Aktie.
7 Dividende je Aktie bezogen auf den Jahresendkurs.
8 Orderbuchumsätze an der elektronischen Handelsplattform Xetra (Deutsche Börse).

## REFINANZIERUNGSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Stand 31. Dezember 2024




## REFINANZIERUNG

In einem herausfordernden Marktumfeld konnte sich der Volkswagen Konzern im Jahr 2024 auf den internationalen Kapitalmärkten über die Begebung von sowohl besicherten als auch unbesicherten Anleihen in verschiedenen Währungen und mit unterschiedlichen Laufzeiten erfolgreich refinanzieren.

Über die Volkswagen Group of America Finance, LLC konnten im März und August 2024 Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 6 Mrd. USD am US-amerikanischen Kapitalmarkt aufgenommen werden. Im kanadischen Refinanzierungsmarkt wurden zwei Schuldverschreibungen in Höhe von jeweils 750 Mio. CAD platziert.

Nachdem die Volkswagen International Finance N.V. im Jahr 2023 erstmals lokal am chinesischen Kapitalmarkt aktiv war, konnte sie auch im September 2024 eine sogenannte Panda-Anleihe in Höhe von 1,5 Mrd. CNY begeben.

Auf Basis eines Green Finance Frameworks hat die Volkswagen International Finance N.V. im Berichtsjahr Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 1,0 Mrd. € emittiert.

Zudem kündigte die Volkswagen International Finance N.V. die im Juni 2018 begebene Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1,25 Mrd. € mit Rückzahlung fristgerecht zum 27. Juni 2024.

Im März 2024 hat die TRATON Finance Luxembourg S.A., eine indirekte Tochtergesellschaft der TRATON SE, Anleihen in zwei Tranchen mit einem Gesamtvolumen von 1,25 Mrd. € begeben.

Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen wurden öffentliche Euro-Benchmark-Anleihen im grünen Format über insgesamt 7,75 Mrd. € platziert.

Darüber hinaus wurden im Volkswagen Konzern über verschiedene Emissionsgesellschaften in den jeweiligen Konzernbereichen Wertpapiere in diversen Währungen und Regionen emittiert.

Neben der Begebung von erstrangigen und unbesicherten Anleihen waren Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen ein weiterer Bestandteil unserer Refinanzierung. In Europa wurden öffentliche ABS-Transaktionen mit einem Gesamtvolumen von 2,75 Mrd. € platziert. Außerdem wurden öffentliche ABS-Transaktionen in Großbritannien, Australien, Japan und China begeben.

Zusätzlich war der Volkswagen Konzern auch im Commercial-Paper-Markt mit mehreren Emissionsgesellschaften aktiv.

Der Anteil der festverzinslichen Refinanzierungsinstrumente war im vergangenen Jahr in etwa doppelt so hoch wie der Anteil der variabel verzinslichen.

Durch den gleichzeitigen Einsatz von Derivaten wird das Ziel verfolgt, bei Refinanzierungen grundsätzlich das Zins- und das Währungsrisiko weitestgehend auszuschließen.

Die folgende Tabelle zeigt, welche Finanzinstrumente an den Geld- und Kapitalmärkten zum 31. Dezember 2024 genutzt wurden, und sie veranschaulicht die finanzielle Flexibilität des Volkswagen Konzerns:

| Finanzinstrumente | Rahmen Mrd. € | Ausnutzung am 31.12.2024 Mrd. € |
|---|---|---|
| Unbesicherte Commercial Paper und Anleihen | 295,5 | 111,4 |
| davon: Commercial Paper | | 7,3 |
| Anleihen | | 104,1 |
| davon: Hybrid-Anleihen | | 13,7 |
| Forderungsverbriefungen (Asset Backed Securities) | 105,3 | 53,6 |

Die im Dezember 2019 durch die Volkswagen AG abgeschlossene syndizierte Kreditlinie in Höhe von 10,0 Mrd. € war zum Jahresende 2024 ungenutzt.

Bei weiteren Konzerngesellschaften bestanden syndizierte, bestätigte Kreditlinien über insgesamt 17,0 Mrd. €, von denen 1,0 Mrd. € in Anspruch genommen wurden. Weiterhin bestanden im Volkswagen Konzern in verschiedenen Ländern mit nationalen und internationalen Banken bilaterale, bestätigte Kreditlinien über insgesamt 5,3 Mrd. €, von denen 1,0 Mrd. € genutzt wurden.

## RATINGS

Für die Volkswagen AG bestätigte die Rating-Agentur Standard & Poor's im Februar 2024 das kurz- und langfristige Rating mit A-2 beziehungsweise BBB+. Der Ausblick ist unverändert „stabil". Moody's Investors Service beließ im Juli 2024 das kurz- und langfristige Rating bei P-2 beziehungsweise A3. Der Ausblick wurde im Oktober 2024 von „stabil" auf „negativ" geändert. Zu Beginn des Berichtsjahres wurde mit Fitch Ratings eine dritte Agentur beauftragt, die Kreditwürdigkeit der Volkswagen AG inklusive ihrer Emissionsgesellschaften und emittierten Finanzinstrumente zu beurteilen. Die Einstufung erfolgte mit A- im langfristigen Rating und mit F1 im kurzfristigen Rating, beides mit „stabilem" Ausblick. Diese Einschätzung wurde im August 2024 bestätigt.

Im Rahmen der Neuordnung der Teilkonzerne der ehemaligen Volkswagen Financial Services AG und der Volkswagen Bank GmbH (VW Bank) entstand im Berichtsjahr die neu etablierte europäische Finanzholdinggesellschaft Volkswagen Financial Services AG (VW FS AG) zur Steuerung der europäischen Finanzdienstleistungsgesellschaften. Die VW Bank wurde Teil dieser Holding. Zudem wurde die ehemalige Volkswagen Financial Services AG in die Volkswagen Financial Services Overseas AG (VW FS Overseas AG) umfirmiert und mit der Steuerung der nicht europäischen Tochtergesellschaften im Finanzdienstleistungsgeschäft betraut. Durch die Umstrukturierung wurde das Rating erstmals für die neu entstandenen Gesellschaften erteilt. Im Juli 2024 stufte Standard & Poor's die neu etablierte VW FS AG, die VW Bank und auch die VW FS Overseas AG als Rechtsnachfolgerin der ehemaligen Volkswagen Financial Services AG mit einem Langfrist-Rating von BBB+ und einem Kurzfrist-Rating von A-2 mit „stabilem" Ausblick ein. Moody's Investors Service erteilte der VW FS AG und der VW FS Overseas AG im Juli 2024 ein langfristiges Rating von A3 und ein kurzfristiges von P-2. Die VW Bank bekam ein langfristiges Rating von A1 und ein kurzfristiges von P-1. Im Oktober 2024 wurde der Ausblick jeweils von „stabil" auf „negativ" angepasst. Fitch Ratings stufte im Juli 2024 die VW FS AG, die VW Bank und die VW FS Overseas AG kurzfristig mit F1 ein und langfristig mit einem Rating von A-. Der Ausblick ist jeweils „stabil".

Für die TRATON SE bestätigte Standard & Poor's im Oktober 2024 das kurz- und langfristige Rating mit A-2 beziehungsweise BBB und „stabilem" Ausblick. Moody's Investors Service blieb im März 2024 beim langfristigen Rating von Baa2 und passte den Ausblick von „stabil" auf „positiv" an. Zudem wurde ein Kurzfrist-Rating mit P-2 zugewiesen.

| | VOLKSWAGEN AG | | VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG[1] | VOLKSWAGEN BANK GMBH[1] | VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES OVERSEAS AG[1] | TRATON SE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2024 | 2024 | 2024 | 2023 |
| **Standard & Poor's** | | | | | | | |
| kurzfristig | A-2 | A-2 | A-2 | A-2 | A-2 | A-2 | - |
| langfristig | BBB+ | BBB+ | BBB+ | BBB+ | BBB+ | BBB | BBB |
| Ausblick | stabil | stabil | stabil | stabil | stabil | stabil | stabil |
| **Moody's Investors Service** | | | | | | | |
| kurzfristig | P-2 | P-2 | P-2 | P-1 | P-2 | P-2 | - |
| langfristig | A3 | A3 | A3 | A1 | A3 | Baa2 | Baa2 |
| Ausblick | negativ | stabil | negativ | negativ | negativ | positiv | stabil |
| **Fitch Ratings** | | | | | | | |
| kurzfristig | F1 | - | F1 | F1 | F1 | - | - |
| langfristig | A- | - | A- | A- | A- | - | - |
| Ausblick | stabil | - | stabil | stabil | stabil | - | - |

1 Aufgrund von Umstrukturierung kein Vorjahresvergleich möglich.

## ESG-RATINGS

Analysten und Investoren stützen ihre Anlageempfehlungen und -entscheidungen auch auf das Nachhaltigkeitsprofil von Unternehmen. Sie ziehen unter anderem ESG-Ratings heran, um die Leistungen eines Unternehmens in den Bereichen Umwelt (Environment), Soziales (Social) und Unternehmensführung (Governance) zu beurteilen. Gleichzeitig sind diese Ratings ein wichtiges Instrument, um den Status unserer Zielerreichung im Hinblick auf die Konzernstrategie zu überprüfen und um interne Maßnahmen abzuleiten.

Im Geschäftsjahr 2024 wurde Volkswagen im ESG-Rating von ISS ESG unverändert mit C+ bewertet. Im Sustainalytics Rating blieb der Volkswagen Konzern stabil mit einer „Medium Risk"-Bewertung. Darüber hinaus wurde Volkswagen von MSCI unverändert mit B bewertet.

# Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Das Jahr 2024 war durch eine sich verschärfende Wettbewerbssituation in der Automobilindustrie geprägt. In diesem anspruchsvollen Marktumfeld erzielte der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse auf dem Niveau des Vorjahres. Das Operative Ergebnis ging vor allem aufgrund von Restrukturierungsmaßnahmen zurück.

Die Segmentberichterstattung des Volkswagen Konzerns umfasst gemäß IFRS 8 – entsprechend der internen finanziellen Steuerung und Berichterstattung – die vier berichtspflichtigen Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge, Power Engineering und Finanzdienstleistungen.

In der Überleitungsrechnung sind die Bereiche und sonstige Geschäftstätigkeiten, die definitionsgemäß keine Segmente darstellen, enthalten. Dazu zählt auch die nicht allokierte Konzernfinanzierung. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten (einschließlich der Holdingfunktionen) erfolgt ebenfalls innerhalb der Überleitungsrechnung. Die Zuordnung der Kaufpreisallokationen von Porsche Holding Salzburg und Porsche sowie Scania, MAN und International (ehemals Navistar) folgt deren Abbildung in den Segmenten.

Der Konzernbereich Automobile umfasst die Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Power Engineering sowie die Werte der Überleitungsrechnung. Wir fassen dabei das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge und die Überleitungsrechnung zum Bereich Pkw zusammen, für Nutzfahrzeuge und Power Engineering ist das Segment gleich dem Bereich. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen entspricht dem Segment Finanzdienstleistungen.

Das Segmentergebnis wird bei Volkswagen auf Basis des Operativen Ergebnisses bestimmt.

## KENNZAHLEN 2024 NACH SEGMENTEN

| Mio. € | Pkw und leichte Nutzfahrzeuge | Nutzfahrzeuge | Power Engineering | Finanzdienst-leistungen | Summe Segmente | Überleitung | Volkswagen Konzern |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Umsatzerlöse | 241.526 | 46.183 | 4.333 | 58.769 | 350.811 | –26.155 | 324.656 |
| Segmentergebnis (Operatives Ergebnis) | 13.656 | 4.218 | 335 | 3.119 | 21.328 | –2.268 | 19.060 |
| in % der Umsatzerlöse | 5,7 | 9,1 | 7,7 | 5,3 | | | 5,9 |
| Sachinvestitionen und aktivierte Entwicklungskosten | 24.097 | 2.731 | 193 | 253 | 27.275 | 172 | 27.447 |

### VORJAHRESKORREKTUR GEMÄß IAS 8

Im Berichtsjahr wurde festgestellt, dass Verpflichtungen zur Gewährung von Nebenleistungen bei der Ermittlung der Rückstellung für Zeitwertguthaben nicht vollumfänglich berücksichtigt wurden. Der Fehler wurde in Übereinstimmung mit IAS 8 korrigiert, indem die betroffenen Posten des Konzernabschlusses für die Vorjahre entsprechend angepasst wurden.

Aus der retrospektiven Korrektur resultierte eine Veränderung des Eigenkapitals jeweils zum 31. Dezember 2023/1. Januar 2024 sowie zum 1. Januar 2023. Diese ist auf die Erhöhung der Sonstigen Rückstellungen sowie die Erfassung von latenten Ertragssteueransprüchen zurückzuführen. Auf die Gewinn- und Verlustrechnung, die Gesamtergebnisrechnung und die Kapitalflussrechnung hat die Berücksichtigung der zusätzlichen Nebenleistungen keine wesentlichen Auswirkungen. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

### RESTRUKTURIERUNGEN IM VOLKSWAGEN KONZERN

Im Geschäftsjahr 2024 hat der Volkswagen Konzern Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 3,0 Mrd. € im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst, die vornehmlich auf die Volkswagen AG und den Audi Konzern entfallen.

Mit dem Ziel, die Personalkosten im Verwaltungsbereich der Volkswagen AG nachhaltig zu senken, hat der Vorstand im April 2024 beschlossen, den Personalabbau durch gezielte Aufhebungsverträge zu unterstützen. Dafür wurden Aufwendungen in Höhe von 0,9 Mrd. € erfasst.

Vor dem Hintergrund der Nachfrageentwicklung für die in Brüssel gefertigte Audi Q8 e-tron Modellfamilie hat der Vorstand der Audi Brussels S.A./N.V., Brüssel/Belgien (Audi Brussels) von Juli bis Dezember 2024 einen Informations- und Konsultationsprozess nach belgischem Recht für die Restrukturierung des Standorts mit den zuständigen Sozialpartnern durchgeführt, der die Einstellung des Betriebs zum 28. Februar 2025 vorsieht. Im Januar 2025 wurde ein Sozialplan verabschiedet. Im Zusammenhang mit dieser Restrukturierung wurden im Geschäftsjahr 2024 Aufwendungen in Höhe von insgesamt 1,6 Mrd. € erfasst. Diese setzen sich unter anderem aus vorgezogenen Abschreibungen im Vorrats- und Anlagevermögen, Aufwendungen aus einer geänderten Produktionsfahrweise, Rechts- und Beratungskosten sowie mitarbeiterbezogenen Aufwendungen für den Sozialplan zusammen.

Darüber hinaus gab es auch in anderen Konzerngesellschaften Restrukturierungsprogramme.

### AUSWIRKUNGEN TARIFABSCHLUSS

Auf Basis des Tarifabschlusses zwischen der Volkswagen AG und der Arbeitnehmervertretung im Dezember 2024 war die Berechnung verschiedener personalbezogener Rückstellungen anzupassen. Daraus ergab sich ein Ertrag in Höhe von rund 1 Mrd. €, der im Wesentlichen in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen wird. Darüber hinaus waren im Rahmen der Bewertung der Pensionsverpflichtungen verschiedene Prämissen hinsichtlich erwarteter Entwicklungen anzupassen. Hieraus resultiert ein versicherungsmathematischer Gewinn in Höhe von 0,2 Mrd. €, der im Eigenkapital erfasst wurde.

### KOOPERATION MIT RIVIAN

Nachdem der Volkswagen Konzern (Volkswagen) und der US-amerikanische Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) im Juni 2024 ihre Absicht bekannt gegeben hatten, ein Joint Venture gründen zu wollen, startete die Rivian and VW Group Technology, LLC, Palo Alto/USA (Rivian and Volkswagen Group Technologies) nach dem Erreichen technischer Meilensteine sowie dem Vorliegen der notwendigen behördlichen Genehmigungen am 13. November 2024 ihre Tätigkeit. Das Joint Venture wird zu gleichen Teilen von beiden Partnern gehalten und agiert als eigenständiges Unternehmen. Es wird als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Ziel der Zusammenarbeit ist die Entwicklung von Software-Defined-Vehicle-Architekturen (SDV-Architekturen) der nächsten Generation, die in künftigen Fahrzeugen beider Unternehmen eingesetzt werden sollen. Das Joint Venture baut auf der bestehenden Software- und Elektronikarchitektur von Rivian auf, um gemeinsam branchenführende Architekturen und Software für SDVs beider Partner zu entwickeln.

Volkswagen plant, bis spätestens Januar 2028 bis zu 5,8 Mrd. USD in Rivian und das Joint Venture Rivian and Volkswagen Group Technologies zu investieren. Eine erste Investition in Rivian wurde bereits im Juni 2024 in Form einer unbesicherten Wandelanleihe in Höhe von 1 Mrd. USD getätigt, die am 3. Dezember 2024 in 95.377.269 Stammaktien von Rivian gewandelt wurde. Volkswagen hält damit einen Anteil von rund 8,6 % an den ausstehenden Class-A-Aktien von Rivian und damit rund 8 % der Stimmrechte. Die Beteiligung an Rivian wird im Konzernabschluss erfolgsneutral zum Fair Value bewertet. Mit Aufnahme der Tätigkeit von Rivian and Volkswagen Group Technologies investierte Volkswagen weitere rund 1,3 Mrd. USD insbesondere für den Erwerb der Lizenzen an der bestehenden Architekturtechnologie von Rivian und die 50-prozentige Beteiligung am Joint Venture. Bei Erreichung bestimmter finanzieller und technischer Meilensteine in den Jahren 2025, 2026 und 2027 wird Volkswagen voraussichtlich weitere Investitionen in Höhe von bis zu 3,5 Mrd. USD in Form von Eigen- und Fremdkapital tätigen, wovon bis zu 2,5 Mrd. USD auf Rivian Stammaktien entfallen, die voraussichtlich in zwei Tranchen von je 1 Mrd. USD in den Jahren 2025 und 2026 und einer dritten Tranche von 0,5 Mrd. USD im Jahr 2027 oder spätestens Anfang Januar 2028 investiert werden sollen. Dabei soll der Preis für die Anteile auf der Grundlage eines bestimmten durchschnittlichen Marktpreises der Rivian Stammaktien zuzüglich Prämienzahlung vor dem jeweiligen Kaufzeitpunkt festgelegt werden. Im Jahr 2026 kann zudem ein Betrag von 1 Mrd. USD als Darlehen durch Rivian and Volkswagen Group Technologies abgerufen und an Rivian weitergereicht werden.

Im Geschäftsjahr 2024 ergab sich aufgrund der bedingten Zusage zum Erwerb weiterer Rivian Stammaktien ein Aufwand aus der Derivatebewertung in Höhe von 409 Mio. €. Gegenläufig wirkte ein Ertrag aus der Bewertung der Wandelanleihe aufgrund der positiven Kursentwicklung der Aktien von Rivian in Höhe von 126 Mio. €. Diese Beträge waren nicht zahlungswirksam und wurden im Übrigen Finanzergebnis erfasst.

### MGT-GASTURBINENGESCHÄFT DER MAN ENERGY SOLUTIONS

Mit dem Bescheid vom 3. Juli 2024 hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz den Verkauf des Geschäftsbereichs MGT-Gasturbinen an die CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/China untersagt. Das Bundeskabinett hat dem Untersagungsbescheid zugestimmt.

Mit der Untersagung gibt MAN Energy Solutions SE, Augsburg, die Entwicklung, die Fertigung und den Vertrieb von MGT-Gasturbinen auf. Das Servicegeschäft für MGT-Gasturbinen wird fortgeführt. Die Untersagung des geplanten Verkaufs und Aufgabe des Neubau-Geschäfts führte zur Beendigung des Ausweises nach IFRS 5 sowie einer Abwertung der Aktivierten Entwicklungskosten und Vorratsbestände für die MGT-Gasturbinen zum 30. Juni 2024. Daraus ergab sich ein Aufwand in Höhe von 86 Mio. €, der in den Kosten der Umsatzerlöse und dem Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen wird. Neben der Gasturbine MGT gibt es noch drei weitere Typen von Gasturbinen (THM, FT8 und S-Klasse), deren Geschäft davon nicht betroffen ist.

### NORTHVOLT AB

Das schwedische Unternehmen Northvolt AB, Stockholm/Schweden (Northvolt), an dem der Volkswagen Konzern beteiligt ist, hat im November 2024 Gläubigerschutz nach US-amerikanischem Recht beantragt. Vorausgegangen waren Meldungen über finanzielle Schwierigkeiten der Gesellschaft. Mit Eröffnung des Gläubigerschutzverfahrens wurden die verbliebenen Restbuchwerte der Beteiligung und der Darlehensforderungen gegenüber Northvolt vollständig wertberichtigt. Ausgenommen hiervon sind Darlehensforderungen aus Finanzmitteln, die Northvolt erst nach Eröffnung des Gläubigerschutzverfahrens gewährt wurden und die mit separaten Sicherheiten hinterlegt sind. Aus der Abwertung ergab sich im Geschäftsjahr 2024 insgesamt ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 661 Mio. €, der im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wird.

## ERTRAGSLAGE

### Ertragslage des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2024 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 324,7 (322,3) Mrd. € und erreicht damit insbesondere aufgrund der positiven Umsatzentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen das Vorjahresniveau. Der Volkswagen Konzern erzielte 80,9 (81,5) % seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis nahm um 1,5 Mrd. € auf 59,5 Mrd. € ab. Die Bruttomarge reduzierte sich in der Folge auf 18,3 (18,9) %.

Im Geschäftsjahr 2024 belief sich das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns auf 19,1 (22,5) Mrd. €. Die operative Umsatzrendite betrug 5,9 (7,0) %. Das niedrigere Ergebnis resultierte im Wesentlichen aus einer leicht negativ wirkenden Preis- und Mixentwicklung sowie aus höheren Abschreibungen und Vorleistungen für neue Produkte. Im Berichtsjahr fielen zudem im Bereich Pkw Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen an, denen die Auflösung personalbezogener Rückstellungen in Höhe von rund 1 Mrd. € als Folge des im Geschäftsjahr erzielten Tarifergebnisses bei der Volkswagen AG entgegenstand. Im Bereich Power Engineering waren Aufwendungen im Zusammenhang mit der geplanten Schließung des Geschäftsbereichs MGT-Gasturbinen der MAN Energy Solutions zu berücksichtigen. Von Januar bis Dezember 2024 hatten zudem gestiegene Zinsaufwendungen, höhere Risikokosten und Währungskursverluste im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der Volkswagen Bank Rus einen negativen Einfluss auf das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen. Im Vorjahr belastete die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting mit – 3,2 Mrd. € das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns.

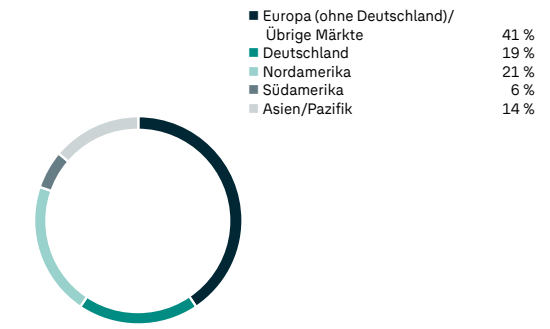
Das Finanzergebnis lag mit – 2,3 (0,6) Mrd. € unter dem Wert des Vorjahres. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen war unter anderem aufgrund der gesunkenen Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen geringer als ein Jahr zuvor. Aus der finalen Abwicklung der Argo AI ergab sich im dritten Quartal 2024 ein Ertrag. Im Übrigen Finanzergebnis führten vor allem die Wertberichtigungen im Zusammenhang mit Northvolt zu einem unter dem Vorjahr liegenden Ergebnis.

### GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

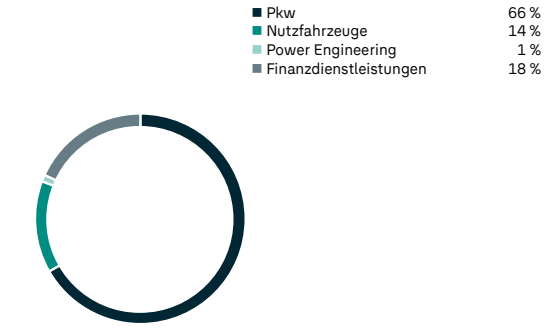
| | VOLKSWAGEN KONZERN | | AUTOMOBILE[1] | | FINANZDIENSTLEISTUNGEN | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | 2024 | 2023[2] | 2024 | 2023[2] | 2024 | 2023[2] |
| **Umsatzerlöse** | **324.656** | **322.284** | **265.887** | **268.156** | **58.769** | **54.128** |
| Kosten der Umsatzerlöse | – 265.184 | – 261.299 | – 214.470 | – 215.033 | – 50.714 | – 46.266 |
| **Bruttoergebnis** | **59.472** | **60.985** | **51.417** | **53.123** | **8.055** | **7.862** |
| Vertriebskosten | – 22.320 | – 21.345 | – 21.124 | – 20.310 | – 1.196 | – 1.035 |
| Verwaltungskosten | – 12.754 | – 12.729 | – 10.225 | – 10.009 | – 2.529 | – 2.720 |
| Sonstiges betriebliches Ergebnis | – 5.338 | – 4.382 | – 4.127 | – 4.061 | – 1.211 | – 321 |
| **Operatives Ergebnis** | **19.060** | **22.528** | **15.941** | **18.742** | **3.119** | **3.786** |
| **Operative Umsatzrendite (in %)** | **5,9** | **7,0** | **6,0** | **7,0** | **5,3** | **7,0** |
| Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen | 375 | 2.291 | 526 | 2.236 | – 151 | 55 |
| Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis | – 2.629 | – 1.720 | – 2.655 | – 1.644 | 26 | – 76 |
| Finanzergebnis | – 2.255 | 570 | – 2.130 | 592 | – 125 | – 22 |
| Ergebnis vor Steuern | 16.806 | 23.099 | 13.811 | 19.335 | 2.994 | 3.764 |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | – 4.411 | – 5.237 | – 3.137 | – 4.156 | – 1.274 | – 1.081 |
| **Ergebnis nach Steuern** | **12.394** | **17.861** | **10.674** | **15.178** | **1.720** | **2.683** |

1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

**UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2024**
in Prozent




**UMSATZANTEILE NACH BEREICHEN 2024**
in Prozent




Im Geschäftsjahr 2024 nahm das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 6,3 Mrd. € auf 16,8 Mrd. € ab. Die Umsatzrendite vor Steuern ging auf 5,2 (7,2) % zurück. Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich ein Aufwand in Höhe von 4,4 (5,2) Mrd. €, die resultierende Steuerquote belief sich auf 26,3 (22,7) %. Das Ergebnis nach Steuern sank im Vergleich zum Vorjahr um 5,5 Mrd. € auf 12,4 Mrd. €.

## Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2024 lagen die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Automobile mit 265,9 (268,2) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Die Umsatzerlöse im Bereich Pkw erreichten die Größenordnung des Vorjahres, im Bereich Nutzfahrzeuge lagen sie auf Vorjahresniveau und im Bereich Power Engineering konnten sie spürbar gesteigert werden. Die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt schlägt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder, da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden.

Die Kosten der Umsatzerlöse waren im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Die hierin enthaltenen ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten stiegen insbesondere aufgrund höherer Abschreibung auf aktivierte Entwicklungskosten. Volumenbedingt gesunkene Materialaufwendungen und die Auflösung personalbezogener Rückstellungen als Folge des im Geschäftsjahr bei der Volkswagen AG erzielten Tarifergebnisses hatten einen positiven Einfluss. Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen im Konzernbereich Automobile, lag im Zeitraum Januar bis Dezember 2024 mit 7,9 (8,1) % unter dem Vorjahr. Die Investitionsquote, die sich aus der F&E- und Sachinvestitionsquote zusammensetzt, belief sich auf 14,3 (13,5) %. Hierin enthalten ist der Erwerb von Lizenzen von Rivian, der 0,5 %-Punkte ausmacht.

Im Geschäftsjahr 2024 legten sowohl die Vertriebskosten – unter anderem infolge von gestiegenen Vermarktungskosten – als auch die Verwaltungskosten im Vergleich zum Vorjahr leicht zu; auch ihr jeweiliger Anteil an den Umsatzerlösen erhöhte sich. Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag bei –4,1 (–4,1) Mrd. €. Im Bereich Pkw fielen im Berichtsjahr Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen an. Im Vorjahr wirkten Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting belastend.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile belief sich im Zeitraum Januar bis Dezember 2024 auf 15,9 Mrd. €; das waren 2,8 Mrd. € weniger als im Vorjahr. Eine leicht negativ wirkende Preis-, und Mixentwicklung, höhere Abschreibungen und höhere Vorleistungen für neue Produkte sowie Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen hatten einen negativen Einfluss, die Auflösung personalbezogener Rückstellungen als Folge des im Geschäftsjahr erzielten Tarifergebnisses bei der Volkswagen AG hatte einen gegenläufigen Effekt. Im Bereich Power Engineering waren Aufwendungen im Zusammenhang mit der Aufgabe des MGT-Gasturbinen Neubau-Geschäfts der MAN Energy Solutions zu berücksichtigen. Im Vorjahr belastete zudem die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting das Operative Ergebnis. Die operative Umsatzrendite sank auf 6,0 (7,0) %. Aus unseren At Equity einbezogenen chinesischen Joint Ventures berücksichtigen wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur das Ergebnis aus den Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzeinnahmen, da die Ergebnisse dieser Joint Ventures im Finanzergebnis bilanziert werden.

### Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Von Januar bis Dezember 2024 übertrafen die Umsatzerlöse des Finanzdienstleistungsbereichs volumenbedingt mit 58,8 Mrd. € den Vorjahreswert um 8,6 %. Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich insbesondere aufgrund sehr stark gestiegener Zinsaufwendungen und volumenbedingt höherer Abschreibungen auf die Restwerte von vermieteten Fahrzeugen. Das Bruttoergebnis lag in der Folge bei 8,1 (7,9) Mrd. €.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen fiel mit 3,1 (3,8) Mrd. € niedriger aus als im Vorjahr. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus höheren Risikokosten sowie aus realisierten Währungskursverlusten im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der Volkswagen Bank Rus. Die operative Umsatzrendite verringerte sich auf 5,3 (7,0) %. Die Eigenkapitalrendite vor Steuern belief sich auf 6,8 (8,8) %.

### ERTRAGSLAGE IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

| Mio. € | 2024 | 2023[1] |
|---|---|---|
| **Pkw** | | |
| Umsatzerlöse | 215.371 | 218.380 |
| Operatives Ergebnis | 11.389 | 14.663 |
| Operative Umsatzrendite (in %) | 5,3 | 6,7 |
| | | |
| **Nutzfahrzeuge** | | |
| Umsatzerlöse | 46.183 | 45.731 |
| Operatives Ergebnis | 4.218 | 3.714 |
| Operative Umsatzrendite (in %) | 9,1 | 8,1 |
| | | |
| **Power Engineering** | | |
| Umsatzerlöse | 4.333 | 4.044 |
| Operatives Ergebnis | 335 | 366 |
| Operative Umsatzrendite (in %) | 7,7 | 9,0 |

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

## FINANZLAGE

### Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement des Volkswagen Konzerns umfasst die Themenbereiche Liquiditätsmanagement, Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken sowie Bonitäts- und Länderrisiken. Die Konzern Treasury steuert das Finanzmanagement für alle Konzerngesellschaften zentral auf Basis interner Richtlinien und Risikoparameter. Die Teilkonzerne MAN Energy Solutions, Porsche AG, Porsche Holding Salzburg und TRATON GROUP sowie der Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind in Teilbereichen in das Finanzmanagement einbezogen und verfügen darüber hinaus über eigene Strukturen des Finanzmanagements.

Das Finanzmanagement hat das Ziel, die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns sicherzustellen und gleichzeitig eine angemessene Rendite aus der Anlage überschüssiger Liquidität zu erzielen. Mittels eines Liquiditätsbündelungskonzepts optimieren wir den Einsatz der vorhandenen Liquidität unter den wesentlichen Gesellschaften. Dabei werden unter anderem die auflaufenden – positiven oder negativen – Salden der in ein Cash Pooling einbezogenen Konten täglich gegen ein regionales Zielkonto ausgeglichen und somit gepoolt. Das Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken ist grundsätzlich darauf ausgerichtet, Preise, die der Investitions- beziehungsweise Produktions- und Absatzplanung im Rahmen von Planungsprämissen zugrunde gelegt wurden, mittels derivativer Finanzinstrumente und mittels Warentermingeschäften abzusichern sowie Zinsänderungsrisiken im Rahmen von Finanzierungstransaktionen zu begrenzen. Beim Management von Bonitäts- und Länderrisiken wird durch Diversifizierung das sogenannte Kontrahentenrisiko für den Volkswagen Konzern begrenzt. Das bedeutet, dass der Abschluss von Finanzgeschäften, bezogen auf das Geschäftsvolumen je Kontrahent, einer internen Limitierung durch das Kontrahentenrisikomanagement unterliegt. Hierzu werden verschiedene Bonitätskriterien herangezogen. In erster Linie wird die Eigenkapitalausstattung der möglichen Kontrahenten, aber auch das von unabhängigen Agenturen vergebene Rating betrachtet. Das jeweilige Risikolimit sowie zulässige Finanzinstrumente, Sicherungsverfahren und Absicherungshorizonte genehmigt der Vorstandsausschuss für Risikomanagement. Zusätzliche Informationen zu den Grundsätzen und Zielen des Finanzmanagements finden Sie im Kapitel Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente im Anhang zum Konzernabschluss.

### Finanzielle Situation des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2024 erzielte der Volkswagen Konzern einen unter anderem ergebnisbedingt um 2,3 Mrd. € unter dem Vorjahr liegenden Brutto-Cashflow in Höhe von 46,0 Mrd. €. Die insbesondere im Ergebnis des Vorjahres enthaltenen zahlungsunwirksamen Belastungen aus den Bewertungseffekten der Sicherungsgeschäfte sind in der Kapitalflussrechnung zu eliminieren. Die Veränderung im Working Capital lag bei –28,9 (–29,0) Mrd. € und resultierte im Berichtsjahr im Wesentlichen aus dem Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte, Forderungen und Vorräte, denen eine Zunahme der sonstigen Rückstellungen entgegenstand.

Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft reduzierte sich im Geschäftsjahr 2024 um 2,2 Mrd. € auf 17,2 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns nahm im Berichtsjahr um 0,8 Mrd. € auf 28,9 Mrd. € zu. Dabei stiegen die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten), während die aktivierten Entwicklungskosten sowie die Ausgaben für Mergers & Acquisitions-Aktivitäten jeweils zurückgingen.

Aus der Finanzierungstätigkeit des Volkswagen Konzerns ergab sich insgesamt ein Mittelzufluss in Höhe von 11,1 (16,0) Mrd. €. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und nicht börsennotierten Schuldverschreibungen, die Veränderungen der übrigen Finanzschulden, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG in Höhe von 4,5 Mrd. € sowie die Rückzahlung der im Mai 2024 gekündigten Hybridanleihe in Höhe von 1,25 Mrd. €. Am Ende des Berichtsjahres verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 40,3 Mrd. €. Ende Dezember 2023 hatte er 43,5 Mrd. € betragen.

Am 31. Dezember 2024 lag die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns bei –169,1 Mrd. €; am Jahresende 2023 waren es –147,4 Mrd. € gewesen.

## KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

| | VOLKSWAGEN KONZERN | | AUTOMOBILE[1] | | FINANZDIENST-LEISTUNGEN | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | 2024 | 2023[2] | 2024 | 2023[2] | 2024 | 2023[2] |
| **Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** | **43.522** | **29.738** | **28.704** | **23.042** | **14.819** | **6.695** |
| Ergebnis vor Steuern | 16.806 | 23.099 | 13.811 | 19.332 | 2.994 | 3.767 |
| Ertragsteuerzahlungen | -6.187 | -7.716 | -4.959 | -6.328 | -1.228 | -1.389 |
| Abschreibungen[3] | 32.056 | 28.282 | 20.854 | 17.729 | 11.201 | 10.552 |
| Veränderung der Pensionen | -19 | 262 | -25 | 251 | 6 | 11 |
| Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung | 2.362 | 271 | 2.135 | 244 | 227 | 27 |
| Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen[4] | 1.013 | 4.161 | 1.138 | 4.474 | -125 | -313 |
| **Brutto-Cashflow** | **46.030** | **48.358** | **32.956** | **35.702** | **13.074** | **12.656** |
| **Veränderung Working Capital** | **-28.879** | **-29.002** | **28** | **2.150** | **-28.907** | **-31.152** |
| Veränderung der Vorräte | -2.695 | -2.071 | -1.460 | -651 | -1.235 | -1.419 |
| Veränderung der Forderungen | -2.083 | -4.361 | -1.665 | -1.250 | -418 | -3.111 |
| Veränderung der Verbindlichkeiten | 52 | 5.272 | -770 | 3.179 | 823 | 2.094 |
| Veränderung der sonstigen Rückstellungen | 4.266 | 453 | 4.168 | 323 | 98 | 131 |
| Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen) | -19.358 | -14.964 | -68 | 558 | -19.291 | -15.522 |
| Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen | -9.061 | -13.332 | -177 | -8 | -8.883 | -13.324 |
| **Cashflow laufendes Geschäft** | **17.151** | **19.356** | **32.983** | **37.851** | **-15.832** | **-18.495** |
| **Investitionstätigkeit laufendes Geschäft** | **-28.853** | **-28.031** | **-27.971** | **-27.153** | **-883** | **-878** |
| davon: Sachinvestitionen | -17.202 | -14.653 | -16.949 | -14.371 | -253 | -282 |
| Entwicklungskosten (aktiviert) | -10.244 | -11.142 | -10.244 | -11.142 | - | - |
| Erwerb und Verkauf von Beteiligungen | -2.354 | -2.738 | -1.682 | -2.115 | -672 | -622 |
| ***Netto-Cashflow[5]*** | ***-11.702*** | ***-8.675*** | ***5.013*** | ***10.698*** | ***-16.715*** | ***-19.373*** |
| Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen | -2.720 | 8.219 | -4.406 | 9.512 | 1.686 | -1.293 |
| **Investitionstätigkeit** | **-31.573** | **-19.812** | **-32.376** | **-17.641** | **804** | **-2.171** |
| **Finanzierungstätigkeit** | **11.140** | **16.008** | **-5.340** | **-12.927** | **16.479** | **28.934** |
| davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten | - | -8 | - | -8 | - | - |
| Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen | -1.144 | 1.003 | -1.844 | -2.919 | 699 | 3.922 |
| Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 55 | -1.765 | 127 | -1.620 | -73 | -145 |
| Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 1 | -2 | 2 | -2 | -1 | 0 |
| **Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** | **-3.226** | **13.785** | **-4.603** | **5.661** | **1.377** | **8.124** |
| | | | | | | |
| **Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.12.[6]** | **40.296** | **43.522** | **24.100** | **28.704** | **16.196** | **14.819** |
| Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen | 44.662 | 41.858 | 25.175 | 20.994 | 19.487 | 20.864 |
| **Bruttoliquidität** | **84.959** | **85.380** | **49.276** | **49.698** | **35.683** | **35.683** |
| Kreditstand | -254.081 | -232.813 | -13.210 | -9.409 | -240.871 | -223.404 |
| **Nettoliquidität am 31.12.[7]** | **-169.122** | **-147.433** | **36.066** | **40.289** | **-205.188** | **-187.722** |

1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).
3 Saldiert mit Zuschreibungen.
4 Im Wesentlichen Bewertung von Finanzinstrumenten zu Marktwerten und Umgliederung der Ergebnisse aus Anlagen-/Beteiligungsabgängen in die Investitionstätigkeit.
5 Netto-Cashflow: Cashflow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen).
6 Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.
7 Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen gegen verbundene Unternehmen und Joint Ventures abzüglich Kreditstand (Lang- und Kurzfristige Finanzschulden).

## NETTO-CASHFLOW KONZERNBEREICH AUTOMOBILE 2024

in Mrd. €




### Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im Geschäftsjahr 2024 verzeichnete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cashflow in Höhe von 33,0 (35,7) Mrd. €. Der Rückgang resultierte unter anderem aus dem schwächeren Ergebnis, dem geringere Ertragsteuerzahlungen entgegenwirkten. Die insbesondere im Ergebnis des Vorjahres enthaltenen zahlungsunwirksamen Bewertungseffekte aus Sicherungsgeschäften sind in der Kapitalflussrechnung zu eliminieren. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf 0,0 (2,1) Mrd. €. Dem Aufbau von Forderungen und Vorräten sowie dem Abbau der Verbindlichkeiten stand eine Zunahme der sonstigen Rückstellungen entgegen. Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft reduzierte sich um 4,9 Mrd. € auf 33,0 Mrd. €.

Von Januar bis Dezember 2024 erhöhte sich die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts auf 28,0 (27,2) Mrd. €. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen stiegen um 2,6 Mrd. € auf 16,9 Mrd. € einschließlich des Erwerbs von Lizenzen von Rivian. Die Sachinvestitionsquote lag bei 6,4 (5,4) %. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen dabei in die Produktion von Elektrofahrzeugen, den zugehörigen Batterietechnologien sowie elektrischen Baukästen und Plattformen als zentralen Bestandteilen der Transformation des Unternehmens hin zu nachhaltiger Mobilität. Weitere Schwerpunkte bilden die Digitalisierung unserer Produkte, Maßnahmen zur Reduzierung des $CO_2$-Ausstoßes und Förderung nachhaltiger Produktionsprozesse sowie der Ausbau der Marktpräsenz in unter anderem Nordamerika und China. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten waren mit 10,2 (11,1) Mrd. € spürbar rückläufig. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen" lag mit – 1,7 (– 2,1) Mrd. € unter dem Vorjahr und enthielt vor allem strategische Investitionen in diverse Unternehmen, vor allem in Rivian.

Der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile reduzierte sich um 5,7 Mrd. € auf 5,0 Mrd. €. Die Cash Conversion Rate, welche den Netto-Cashflow ins Verhältnis zum Operativen Ergebnis des Konzernbereichs Automobile stellt, lag am Jahresende 2024 bei 31,4 (57,1) %.

Im Berichtsjahr verzeichnete die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile mit – 5,3 (– 12,9) Mrd. € einen Mittelabfluss. Darin enthalten sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und nicht börsennotierten Schuldverschreibungen, die Veränderungen der übrigen Finanzschulden, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG sowie die Rückzahlung der im Mai 2024 gekündigten Hybridanleihe. Im Vorjahreszeitraum war hier auch die Zahlung der Sonderdividende an die Aktionäre der Volkswagen AG im Zusammenhang mit dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) berücksichtigt.

Am Ende des Geschäftsjahres 2024 wies der Konzernbereich Automobile eine solide Nettoliquidität in Höhe von 36,1 Mrd. € aus; Ende Dezember 2023 hatte sie 40,3 Mrd. € betragen. Der Anteil der Nettoliquidität des Konzernbereichs Automobile an den Umsatzerlösen des Konzerns verringerte sich im Berichtsjahr auf 11,1 (12,5) %.

### Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Im Geschäftsjahr 2024 erwirtschaftete der Finanzdienstleistungsbereich einen Brutto-Cashflow in Höhe von 13,1 (12,7) Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital betrug – 28,9 (– 31,2) Mrd. €. Insbesondere der Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte und Forderungen führte im Berichtsjahr zu einer Mittelbindung im Working Capital. In der Folge lag der Cashflow aus dem laufenden Geschäft bei – 15,8 (– 18,5) Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag 0,9 (0,9) Mrd. € auf Vorjahresniveau.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen ergab sich im Zeitraum Januar bis Dezember 2024 ein Mittelzufluss in Höhe von 16,5 (28,9) Mrd. €. Hierin enthalten sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie übriger Finanzschulden.

Ende Dezember 2024 lag die branchenüblich negative Nettoliquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei – 205,2 Mrd. €; am 31. Dezember 2023 hatte sie sich auf – 187,7 Mrd. € belaufen.

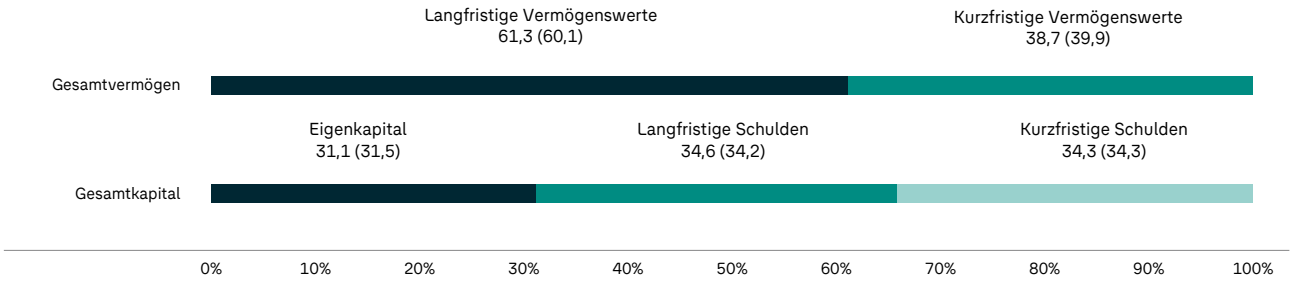
### FINANZIELLE SITUATION IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER

| Mio. € | 2024 | 2023[1] |
|---|---|---|
| **Pkw** | | |
| Brutto-Cashflow | 26.969 | 30.015 |
| Veränderung Working Capital | 68 | 2.920 |
| Cashflow laufendes Geschäft | 27.037 | 32.935 |
| Investitionstätigkeit laufendes Geschäft | – 24.852 | – 25.223 |
| Netto-Cashflow | 2.185 | 7.712 |
| | | |
| **Nutzfahrzeuge** | | |
| Brutto-Cashflow | 5.504 | 5.214 |
| Veränderung Working Capital | – 59 | – 682 |
| Cashflow laufendes Geschäft | 5.445 | 4.532 |
| Investitionstätigkeit laufendes Geschäft | – 2.945 | – 1.800 |
| Netto-Cashflow | 2.500 | 2.732 |
| | | |
| **Power Engineering** | | |
| Brutto-Cashflow | 483 | 472 |
| Veränderung Working Capital | 19 | – 88 |
| Cashflow laufendes Geschäft | 501 | 384 |
| Investitionstätigkeit laufendes Geschäft | – 173 | – 130 |
| Netto-Cashflow | 328 | 254 |

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

## STRUKTUR DER KONZERNBILANZ 2024[1]

in Prozent




1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 8).

## VERMÖGENSLAGE

### Bilanzstruktur des Konzerns

Am Ende des Berichtsjahres verzeichnete der Volkswagen Konzern mit 632,9 Mrd. € eine um 5,4 % höhere Bilanzsumme als am Jahresende 2023. Mit 196,7 (189,2) Mrd. € lag das Eigenkapital des Konzerns leicht über dem Niveau vom Jahresende 2023. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 31,1 (31,5) %.

Am 31. Dezember 2024 bestanden außerbilanzielle Verpflichtungen in Form von Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 10,3 (10,4) Mrd. € und in Form von Finanzgarantien in Höhe von 0,8 (0,9) Mrd. €. Die Eventualverbindlichkeiten beziehen sich vor allem auf Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik sowie auf mögliche Belastungen aus Steuerrisiken im Bereich Nutzfahrzeuge in Brasilien. Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 6,5 Mrd. € erhöht und belaufen sich zum 31. Dezember 2024 auf 44,7 Mrd. €. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem Rivian Equity Investment, der Erhöhung der Verpflichtung aus unwiderruflichen Kreditzusagen im Konzernbereich Finanzdienstleistungen sowie aus Bestellobligos für Sachanlagen und Dienstleistungen. Neben den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen darüber hinaus Bestellobligos für Vorräte mit einer kurzen Umschlagsdauer, die im Wesentlichen aus dem Kooperations-Rahmenvertrag mit der Ford Motor Company über die gemeinsame Entwicklung von Transportern und mittelgroßen Pickups für den globalen Markt hervorgehen. Des Weiteren bestehen langfristige Abnahmeverpflichtungen aus Batteriebeschaffungsverträgen.

## BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER

| | VOLKSWAGEN KONZERN | | AUTOMOBILE[1] | | FINANZDIENSTLEISTUNGEN | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | 2024 | 2023[2] | 2024 | 2023[2] | 2024 | 2023[2] |
| **Aktiva** | | | | | | |
| **Langfristige Vermögenswerte** | **387.674** | **361.005** | **196.508** | **186.337** | **191.166** | **174.668** |
| Immaterielle Vermögenswerte | 93.333 | 89.109 | 92.804 | 88.504 | 529 | 605 |
| Sachanlagen | 71.452 | 66.880 | 70.502 | 65.918 | 949 | 962 |
| Vermietete Vermögenswerte | 73.193 | 64.094 | 108 | 377 | 73.086 | 63.717 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 101.087 | 94.474 | – 708 | – 726 | 101.795 | 95.200 |
| Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte | 48.610 | 46.448 | 33.802 | 32.264 | 14.808 | 14.184 |
| **Kurzfristige Vermögenswerte** | **245.231** | **239.644** | **123.557** | **120.204** | **121.674** | **119.439** |
| Vorräte | 56.720 | 53.601 | 50.576 | 48.692 | 6.144 | 4.909 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 68.855 | 66.381 | – 655 | – 832 | 69.510 | 67.213 |
| Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte | 52.033 | 49.250 | 26.436 | 21.348 | 25.597 | 27.902 |
| Wertpapiere und Termingeldanlagen | 27.326 | 26.772 | 23.099 | 22.211 | 4.227 | 4.561 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 40.296 | 43.449 | 24.100 | 28.698 | 16.196 | 14.751 |
| Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte | 0 | 190 | 0 | 88 | 0 | 103 |
| **Bilanzsumme** | **632.905** | **600.649** | **320.065** | **306.541** | **312.840** | **294.107** |
| | | | | | | |
| **Passiva** | | | | | | |
| **Eigenkapital** | **196.731** | **189.186** | **151.687** | **145.616** | **45.044** | **43.570** |
| Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG | 168.404 | 159.813 | 123.712 | 116.800 | 44.693 | 43.013 |
| Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG | 13.890 | 15.155 | 13.890 | 15.155 | 0 | 0 |
| Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG | 182.294 | 174.968 | 137.601 | 131.955 | 44.693 | 43.013 |
| Anteile von Minderheiten am Eigenkapital | 14.437 | 14.218 | 14.085 | 13.661 | 352 | 557 |
| **Langfristige Schulden** | **219.134** | **205.427** | **94.569** | **87.698** | **124.565** | **117.729** |
| Finanzschulden | 137.061 | 122.323 | 25.174 | 18.046 | 111.887 | 104.277 |
| Rückstellungen für Pensionen | 27.602 | 29.672 | 27.148 | 29.174 | 453 | 498 |
| Sonstige Schulden | 54.472 | 53.432 | 42.247 | 40.479 | 12.225 | 12.953 |
| **Kurzfristige Schulden** | **217.039** | **206.036** | **73.809** | **73.227** | **143.230** | **132.809** |
| Finanzschulden | 117.020 | 110.476 | – 11.964 | – 8.637 | 128.984 | 119.113 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 29.772 | 30.901 | 26.220 | 26.836 | 3.552 | 4.064 |
| Sonstige Schulden | 70.247 | 64.628 | 59.554 | 55.023 | 10.694 | 9.605 |
| Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten | 0 | 31 | 0 | 5 | 0 | 26 |
| **Bilanzsumme** | **632.905** | **600.649** | **320.065** | **306.541** | **312.840** | **294.107** |

1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen, im Wesentlichen konzerninterne Darlehen.
2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

### Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile nahmen zum Jahresende gegenüber dem 31. Dezember 2023 insbesondere infolge von über den Abschreibungen liegenden Zugängen von aktivierten Entwicklungskosten leicht zu. Die Sachanlagen erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr spürbar, da die Zugänge in Sachanlagen die Abschreibungen überstiegen. Die At Equity bewerteten Anteile verringerten sich im Wesentlichen aufgrund der die Equity-Ergebnisse übersteigenden Dividendenbeschlüsse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen sowie Wertberichtigungen infolge von Börsenkursentwicklungen und Wertminderungstests (vor allem Northvolt). Insgesamt lagen die Langfristigen Vermögenswerte mit 196,5 (186,3) Mrd. € spürbar über dem Wert des Vorjahres.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte fielen am 31. Dezember 2024 mit 123,6 (120,2) Mrd. € höher aus als Ende 2023. Die Vorräte erhöhten sich leicht. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte nahmen zu. Der Bestand an Zahlungsmitteln reduzierte sich um 4,6 Mrd. € auf 24,1 Mrd. €.

Am Ende des Berichtsjahres verzeichnete der Konzernbereich Automobile ein leicht über dem Vorjahr liegendes Eigenkapital in Höhe von 151,7 (145,6) Mrd. €. Die Ergebnisentwicklung, geringere versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen infolge der Änderung des Zinssatzes sowie positive Einflüsse aus der Währungsumrechnung standen der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG, der Rückzahlung der im Mai 2024 gekündigten Hybridanleihe sowie negativen Effekten aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung entgegen. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital nahmen leicht zu und umfassten im Wesentlichen die Minderheitsaktionäre des Porsche AG Konzerns und der TRATON Group. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 47,4 (47,5) %.

Die Langfristigen Schulden lagen am Ende des Geschäftsjahrs 2024 mit 94,6 (87,7) Mrd. € spürbar über dem Wert des Vorjahres. Die langfristigen Finanzschulden stiegen sehr stark, während die Pensionsrückstellungen insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes spürbar rückläufig waren.

Mit 73,8 (73,2) Mrd. € waren die Kurzfristigen Schulden am 31. Dezember 2024 gegenüber dem Jahresende 2023 nahezu unverändert. Die kurzfristigen Finanzschulden beliefen sich auf –12,0 (–8,6) Mrd. €. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert in beiden Zeiträumen negativ. Die in den kurzfristigen Sonstigen Schulden enthaltenen kurzfristigen Sonstigen Rückstellungen stiegen unter anderem aufgrund der geplanten Restrukturierungsmaßnahmen im Bereich Pkw deutlich, gegenläufig wirkte hier die Auflösung personalbezogener Rückstellungen als Folge des im Geschäftsjahr erzielten Tarifergebnisses bei der Volkswagen AG.

Am 31. Dezember 2024 wies der Konzernbereich Automobile eine Bilanzsumme in Höhe von 320,1 Mrd. € aus; das waren 4,4 % mehr als am Jahresende 2023.

### Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleitungen

Ende Dezember 2024 verzeichnete der Finanzdienstleistungsbereich mit 312,8 Mrd. € eine um 6,4 % höhere Bilanzsumme als am Jahresende 2023.

Mit 191,2 (174,7) Mrd. € fielen die Langfristigen Vermögenswerte insgesamt höher aus als am 31. Dezember 2023. Die darin enthaltenen Sachanlagen waren unverändert. Die Vermieteten Vermögenswerte und die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen stiegen im Wesentlichen volumenbedingt.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen um 1,9 % auf 121,7 Mrd. € zu. Die darin enthaltene Vorräte, Forderungen aus Finanzdienstleistungen und der Zahlungsmittelbestand des Finanzdienstleistungsbereichs erhöhten sich, während die Sonstigen Forderungen und finanzielle Vermögenswerte rückläufig waren.

Am Ende des Geschäftsjahres 2024 entfielen rund 49,4 (49,0) % der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Mit 45,0 Mrd. € lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen Ende Dezember 2024 um 3,4 % über dem Wert des Vorjahresendes. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 14,4 (14,8) %.

Die Langfristigen Schulden im Finanzdienstleistungsbereich von 124,6 (117,7) Mrd. € nahmen vor allem aufgrund spürbar höherer langfristiger Finanzschulden zu. Auch die Kurzfristigen Schulden waren mit 143,2 (132,8) Mio. € über dem Wert zum 31. Dezember 2023. Die darin enthaltenen kurzfristigen Finanzschulden erhöhten sich insbesondere aufgrund des gestiegenen Einlagevolumens spürbar, während sich die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen deutlich reduzierten.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich am 31. Dezember 2024 auf 57,5 Mrd. €; am Jahresende 2023 hatte es 38,8 Mrd. € betragen.

### BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023[1] |
|---|---|---|
| **Pkw** | | |
| Langfristige Vermögenswerte | 153.380 | 150.177 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 98.749 | 100.013 |
| **Bilanzsumme** | **252.129** | **250.189** |
| Eigenkapital | 131.556 | 126.995 |
| Langfristige Schulden | 70.708 | 70.089 |
| Kurzfristige Schulden | 49.865 | 53.105 |
| | | |
| **Nutzfahrzeuge** | | |
| Langfristige Vermögenswerte | 41.300 | 34.530 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 20.604 | 16.237 |
| **Bilanzsumme** | **61.904** | **50.767** |
| Eigenkapital | 17.406 | 15.918 |
| Langfristige Schulden | 23.330 | 17.077 |
| Kurzfristige Schulden | 21.168 | 17.772 |
| | | |
| **Power Engineering** | | |
| Langfristige Vermögenswerte | 1.828 | 1.631 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 4.203 | 3.955 |
| **Bilanzsumme** | **6.031** | **5.585** |
| Eigenkapital | 2.725 | 2.703 |
| Langfristige Schulden | 530 | 532 |
| Kurzfristige Schulden | 2.776 | 2.350 |

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

## KAPITALRENDITE (ROI)

Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile effizient zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzen wir die Kapitalrendite (RoI). Sie zeigt die erzielte periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens. Mit dieser Kennzahl machen wir die Ertragskraft unserer Produkte, Produktlinien und Projekte messbar.

Der RoI ergibt sich aus dem Verhältnis von Operativem Ergebnis nach Steuern (inklusive des anteiligen Operativen Ergebnisses der At Equity einbezogenen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen) zum durchschnittlichen investierten Vermögen. Auf Basis der international unterschiedlichen Ertragsteuersätze unserer Gesellschaften wenden wir zur Ermittlung des Operativen Ergebnisses nach Steuern pauschal einen durchschnittlichen Steuersatz von 30 % an. Das investierte Vermögen berechnet sich aus der Summe der Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie erhaltene Anzahlungen) sowie anteilig den entsprechenden Positionen der At Equity einbezogenen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Das durchschnittlich investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet.

Im Geschäftsjahr 2024 nahm der RoI aufgrund des gesunkenen Operativen Ergebnisses gegenüber dem Vorjahreswert auf 9,7 (12,3) % ab und lag damit über unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9 %.

## KAPITALRENDITE (ROI) IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE[1]

| Mio. € | 2024 | 2023[2] |
|---|---|---|
| **Operatives Ergebnis nach Steuern** | **12.591** | **15.218** |
| Investiertes Vermögen (Durchschnitt) | 129.618 | 123.887 |
| **Kapitalrendite (RoI) in %** | **9,7** | **12,3** |

1 Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (einschließlich der jeweiligen Vertriebs- und Komponentengesellschaften) und Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

## GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF UND ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Der Vorstand der Volkswagen AG beurteilt den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage vor dem Hintergrund der politischen und ökonomischen Entwicklungen im Jahr 2024 sowie der sich verschärfenden Wettbewerbssituation im Automobilsektor als anspruchsvoll, aber insgesamt solide.

In diesem Umfeld beliefen sich die Auslieferungen an Kunden im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 9,0 Mio. Fahrzeuge; sie lagen damit auf dem zuletzt prognostizierten Niveau.

Die Umsatzerlöse des Konzerns waren mit 324,7 Mrd. € so hoch wie zuletzt erwartet, der Konzernbereich Finanzdienstleistungen verzeichnete eine positive Umsatzentwicklung.

Das Operative Ergebnis übertraf mit 19,1 Mrd. € die Größenordnung unserer angepassten Prognose leicht, vor allem aufgrund positiver Volumen- und Mixeffekte im vierten Quartal.

Die Investitionsquote spiegelt unsere Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens wider; mit 14,3 % lag sie in der prognostizierten Bandbreite. Darin enthalten sind auch Investitionen für Lizenzen von Rivian.

Der Netto-Cashflow lag mit 5,0 Mrd. € im ursprünglich erwarteten Korridor. Positiv wirkte vor allem ein stärker als erwarteter Abbau von Vorräten zum Geschäftsjahresende.

Die Nettoliquidität bewegte sich am 31. Dezember 2024 mit 36,1 Mrd. € innerhalb unserer zuletzt erwarteten Bandbreite.

## SOLL-IST-VERGLEICH

| | Ist 2023[1] | Ursprüngliche Prognose für 2024 | Angepasste Prognose für 2024 | Ist 2024 |
|---|---|---|---|---|
| Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge) | 9,2 Mio. | bis zu 3 % Steigerung | ~ 9 Mio. | 9,0 Mio. |
| Volkswagen Konzern | | | | |
| Umsatzerlöse | 322,3 Mrd. € | bis zu 5 % Steigerung | ~ 320 Mrd. € | 324,7 Mrd. € |
| Operative Umsatzrendite | 7,0 % | 7,0 – 7,5 % | in der Bandbreite | 5,9 % |
| Operatives Ergebnis | 22,5 Mrd. € | in der Bandbreite | ~ 18 Mrd. € | 19,1 Mrd. € |
| Bereich Pkw | | | | |
| Umsatzerlöse | 218,4 Mrd. € | bis zu 5 % Steigerung | ~ 210 Mrd. € | 215,4 Mrd. € |
| Operative Umsatzrendite | 6,7 % | 7,0 – 7,5 % | in der Bandbreite | 5,3 % |
| Operatives Ergebnis | 14,7 Mrd. € | in der Bandbreite | ~ 10 Mrd. € | 11,4 Mrd. € |
| Bereich Nutzfahrzeuge | | | | |
| Umsatzerlöse | 45,7 Mrd. € | bis zu 5 % Steigerung | bis zu 5 % Steigerung | 46,2 Mrd. € |
| Operative Umsatzrendite | 8,1 % | 8,5 – 9,5 % | 8,5 – 9,5 % | 9,1 % |
| Operatives Ergebnis | 3,7 Mrd. € | in der Bandbreite | in der Bandbreite | 4,2 Mrd. € |
| Bereich Power Engineering | | | | |
| Umsatzerlöse | 4,0 Mrd. € | bis zu 2 % Steigerung | bis zu 6 % Steigerung | 4,3 Mrd. € |
| Operatives Ergebnis | 366 Mio. € | niedriger positiver dreistelliger Mio. €-Betrag | niedriger positiver dreistelliger Mio. €-Betrag | 335 Mio. € |
| Konzernbereich Finanzdienstleistungen | | | | |
| Umsatzerlöse | 54,1 Mrd. € | 3 – 7 % Steigerung | 3 – 7 % Steigerung | 58,8 Mrd. € |
| Operatives Ergebnis | 3,8 Mrd. € | ~ 4 Mrd. € | ~ 3,2 Mrd. € | 3,1 Mrd. € |
| Investitionsquote im Konzernbereich Automobile | 13,5 % | 13,5 – 14,5 % | 13,5 – 14,5 % | 14,3 % |
| Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile | 10,7 Mrd. € | 4,5 – 6,5 Mrd. € | ~ 2,0 Mrd. € | 5,0 Mrd. € |
| Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile | 40,3 Mrd. € | 39 – 41 Mrd. € | 36 – 37 Mrd. € | 36,1 Mrd. € |

1 Vorjahr angepasst.

# Volkswagen AG

(KURZFASSUNG NACH HGB)

Das Jahr 2024 war von der sich verschärfenden Wettbewerbssituation im Automobilsektor und der Umsetzung unseres Performance Programms geprägt.

## JAHRESERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2024 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen.

Im Berichtsjahr wurden innerhalb des Sonstigen betrieblichen Ergebnis Belastungen in Höhe von 0,9 Mrd. € im Zusammenhang mit dem Beschluss des Vorstandes im April 2024, den Personalabbau im Verwaltungsbereich durch gezielte Aufhebungsverträge zu unterstützen, erfasst.

Im Dezember 2024 einigte sich die Volkswagen AG nach intensiven Verhandlungen mit der IG Metall und dem Betriebsrat auf eine gemeinsame Vereinbarung „Zukunft Volkswagen". Es ist geplant, die Produktionskapazitäten an den deutschen Volkswagen Standorten neu auszurichten. Auf tariflicher Ebene wurden mit diesem Tarifabschluss zum Haustarifvertrag bis 2030 die Voraussetzungen für eine finanzielle Arbeitskostenentlastung von 1,5 Mrd. € pro Jahr geschaffen. Die kurzfristige Entlastung bei den Arbeitskosten sowie die vereinbarten strukturellen Maßnahmen und Einsparung bei Entwicklungskosten sollen mittelfristig zu Kosteneffekten von über 4 Mrd. € pro Jahr führen. Außerdem vorgesehen ist eine technische Kapazitätsreduzierung von 734.000 Einheiten in den deutschen Werken. Dafür haben sich Unternehmen und Mitbestimmung neben den strukturellen Produktionsmaßnahmen auf einen sozialverträglichen und am Verlauf der demographischen Kurve orientierten Abbau der Belegschaft um mehr als 35.000 an den deutschen Volkswagen Standorten bis 2030 geeinigt. Damit wurde die Grundlage für wichtige Investitionen in Zukunftsprodukte bis 2030 geschaffen. Auf Basis dieses Tarifabschlusses zwischen der Volkswagen AG und der Arbeitnehmervertretung im Dezember 2024 war die Berechnung verschiedener personalbezogener Rückstellungen anzupassen. Daraus ergab sich ein Ertrag in Höhe von rund 1 Mrd. €, der in den Sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen wird. Darüber hinaus waren im Rahmen der Bewertung der Pensionsverpflichtungen verschiedene Prämissen hinsichtlich erwarteter Entwicklungen anzupassen.

Im Jahr 2024 stiegen die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 1,8 % auf 94,1 Mrd. €, insbesondere aufgrund eines vorteilhafteren Preis-Produktmixes. Der Anteil der im Ausland erzielten Umsatzerlöse lag bei 55,1 Mrd. € beziehungsweise 58,6 %. Die Herstellungskosten sanken unter anderem aufgrund geringerer Materialkosten im Berichtsjahr um 0,9 % auf 85,9 Mrd. €.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz stieg entsprechend auf 8,2 (5,7) Mrd. €.

## GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER VOLKSWAGEN AG

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Umsatzerlöse | 94.078 | 92.413 |
| Herstellungskosten | -85.924 | -86.748 |
| **Bruttoergebnis vom Umsatz** | **8.154** | **5.665** |
| Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten | -8.023 | -7.452 |
| Sonstiges betriebliches Ergebnis | 415 | 64 |
| Finanzergebnis[1] | 4.809 | 9.091 |
| Steuern vom Einkommen und Ertrag | -221 | -1.125 |
| **Ergebnis nach Steuern** | **5.133** | **6.243** |
| **Jahresüberschuss** | **5.133** | **6.243** |
| Gewinnvortrag aus dem Vorjahr | 1 | 2 |
| Entnahme aus den/Einstellung in die Gewinnrücklagen | -1.960 | -1.720 |
| **Bilanzgewinn** | **3.175** | **4.526** |

1 Einschließlich Abschreibungen auf Finanzanlagen.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Mrd. € erhöht und betrug im Berichtsjahr 0,4 Mrd. €. Den höheren Sonstigen betrieblichen Aufwendungen, im Wesentlichen aus Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen, stehen ebenfalls höhere Sonstige betriebliche Erträge, im Wesentlichen Erträge aus Auflösungen personalbezogener Rückstellungen in Höhe von 0,9 Mrd. €, gegenüber.

Das Finanzergebnis sank um 4,3 Mrd. € auf 4,8 Mrd. €, was im Wesentlichen auf die geringeren Erträge aus Ergebnisabführungen und höheren Verlustübernahmen zurückzuführen war. Im Vorjahr war hier vor allem eine Dividendenzahlung in Höhe von 5,6 Mrd. € von der Volkswagen Group of America, Inc., Herndon, enthalten.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beliefen sich auf -0,2 (-1,1) Mrd. €. Der geringere Steueraufwand im Berichtsjahr resultierte im Wesentlichen aus Steuerertrag für Vorjahre aus gesunkenen ausländischen Quellensteuern.

Der Jahresüberschuss im Geschäftsjahr 2024 belief sich auf 5,1 (6,2) Mrd. €.

## VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Am 31. Dezember 2024 lag die Bilanzsumme mit 210,1 Mrd. € um 12,3 Mrd. € über dem Vergleichswert 2023. Die Immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen erhöhten sich um 1,0 Mrd. €, da die Investitionen die Abschreibungen überstiegen. Der Anstieg der Finanzanlagen auf 154,0 (145,5) Mrd. € ist auf diverse Kapitalerhöhungen zurückzuführen.

Im Rahmen eines „Schütt-aus-Hol-zurück-Verfahrens" wurde von der Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen, (Volkswagen Finance Luxemburg), eine Dividende in Höhe von 3,9 Mrd. € an die Volkswagen AG ausgeschüttet, die gleichzeitig als eine Kapitalerhöhung von der Volkswagen AG wieder in die Volkswagen Finance Luxemburg eingelegt wurde. Nachdem der Volkswagen Konzern und der US-amerikanische Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) im Juni 2024 ihre Absicht bekannt gegeben hatten, ein Joint Venture gründen zu wollen, startete das Joint Venture Rivian and VW Group Technology, LLC, Palo Alto/USA, nach dem Erreichen technischer Meilensteine sowie dem Vorliegen der notwendigen behördlichen Genehmigungen am 13. November 2024 seine Tätigkeit. In diesem Zusammenhang hat die Volkswagen AG im Berichtsjahr eine Einzahlung in die Kapitalrücklage der Volkswagen International America Inc., Wilmington/USA, in Höhe von 1,0 Mrd. € getätigt. Die Volkswagen AG hat im Geschäftsjahr 2024 die Anteile an der Scout Motors Inc., Tysons/USA, mit 0,6 Mrd. € von der Volkswagen Finance Luxemburg erworben. Zur Finanzierung der gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen der Volkswagen Finanzdienstleistungsgesellschaften hat die Volkswagen AG im Berichtsjahr eine Einzahlung in das Stammkapital in Höhe von 250 Mio. € und eine Einzahlung in die sonstige Kapitalrücklage der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig in Höhe von 277 Mio. € durchgeführt.

## BILANZSTRUKTUR DER VOLKSWAGEN AG ZUM 31. DEZEMBER

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Anlagevermögen | 165.130 | 155.652 |
| Vorräte | 6.842 | 6.786 |
| Forderungen[1] | 30.776 | 28.336 |
| Flüssige Mittel | 7.326 | 6.980 |
| **Bilanzsumme** | **210.073** | **197.754** |
| Eigenkapital | 42.803 | 42.193 |
| Sonderposten mit Rücklageanteil | 17 | 17 |
| Langfristiges Fremdkapital | 29.169 | 29.101 |
| Mittelfristiges Fremdkapital | 60.580 | 44.101 |
| Kurzfristiges Fremdkapital | 77.504 | 82.342 |

1 Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten.

Das Anlagevermögen hatte einen Anteil an der Bilanzsumme von 78,6 (78,7) %.

Das Umlaufvermögen (inklusive Rechnungsabgrenzungsposten) belief sich am 31. Dezember 2024 auf 44,9 (42,1) Mrd. €. Die Vorräte haben sich um 0,1 Mrd. € auf 6,8 Mrd. € erhöht. Der Rückgang in den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen ist zurückzuführen auf einen niedrigeren Edelmetallbestand, die Bildung von Wertkorrekturen auf Sperrmaterial sowie den Rückgang des Bestands an Batteriemodulen. Die Fertigen Erzeugnisse und Waren sind im Vergleich zum 31. Dezember 2023 im Wesentlichen aufgrund des Produktionsstart des „New Transporter" um 0,3 Mrd. € gestiegen. Die Forderungen und Sonstigen Vermögensgegenstände stiegen auf 30,8 (28,3) Mrd. €. Dies ist auf den Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber verbundenen Unternehmen sowie der Forderungen aus Darlehen und Forderungen aus Dividenden zurückzuführen. Die Flüssigen Mittel erhöhten sich insbesondere durch die stichtagsbedingte Abnahme von nicht disponiblen kurzfristigen Festgeldern.

Das Eigenkapital lag am Ende des Berichtsjahres bei 42,8 (42,2) Mrd. €. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 20,4 (21,3) %.

Die Sonstigen Rückstellungen stiegen um 1,0 Mrd. € auf 18,1 (17,1) Mrd. €, was im Wesentlichen auf höhere Rückstellungen für Beschaffung und Personalsachverhalte zurückzuführen ist. Die Rückstellungen für Pensionen sanken insbesondere infolge veränderter Bewertungsparameter um 1,6 Mrd. € auf 23,0 Mrd. €, die Steuerrückstellungen verringerten sich um 0,4 Mrd. € auf 2,1 Mrd. €. Im Berichtsjahr wurde festgestellt, dass Verpflichtungen zur Gewährung von Nebenleistungen bei der Ermittlung der Rückstellung für Zeitwertguthaben nicht vollumfänglich berücksichtigt wurden. Hierfür wurden Rückstellungen in Höhe von 1,0 Mrd. € gebildet, von denen 1,0 Mrd. € auf in Vorjahren erworbene Ansprüche entfallen.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten inklusive Rechnungsabgrenzungsposten um 12,7 Mrd. € auf 124,1 Mrd. € resultierte vor allem aus höheren Darlehensverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sowie Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen aus Verlustübernahmen.

Der Finanzmittelfonds der Volkswagen AG, bestehend aus Flüssigen Mitteln mit einer Fälligkeit von weniger als drei Monaten, abzüglich jederzeit fälliger Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie aus Cash Pooling, hat sich im Vergleich zum Vorjahr von – 4,4 Mrd. € auf – 2,7 Mrd. € verbessert. Der verzinsliche Anteil des Fremdkapitals beträgt 102,0 (92,3) Mrd. €. Die wirtschaftliche Lage der Volkswagen AG beurteilen wir vor dem Hintergrund der politischen und ökonomischen Entwicklungen im Jahr 2024 sowie der sich verschärfenden Wettbewerbssituation im Automobilsektor als anspruchsvoll, aber insgesamt solide – ebenso wie die des Volkswagen Konzerns.

## DIVIDENDENPOLITIK

Unsere Dividendenpolitik fügt sich in unsere Finanzstrategie ein. Im Interesse aller Stakeholder streben wir eine kontinuierliche Dividendenentwicklung an, die unsere Aktionäre angemessen am Geschäftserfolg beteiligt. Daher berücksichtigt die vorgeschlagene Höhe der Dividende unsere finanzwirtschaftlichen Ziele, insbesondere die Absicherung einer soliden finanziellen Basis im Rahmen der Umsetzung unserer Strategie.

Wir verfolgen das strategische Ziel einer Ausschüttungsquote von mindestens 30 %. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem Konzernergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Sie beträgt für das Berichtsjahr 29,6 % und für den angepassten Vorjahreswert 28,4 %.

## DIVIDENDENVORSCHLAG

Im Geschäftsjahr 2024 ergab sich ein Bilanzgewinn in Höhe von 3,2 Mrd. €. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, daraus eine Dividende von insgesamt 3,2 Mrd. €, das bedeutet 6,30 € je Stammaktie und 6,36 € je Vorzugsaktie, auszuschütten.

## GEWINNVERWENDUNGSVORSCHLAG

| € | 2024 |
|---|---|
| Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital (1.283 Mio. €) | 3.170.532.483,60 |
| davon auf: Stammaktien | 1.859.065.853,40 |
| Vorzugsaktien | 1.311.466.630,20 |
| Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung) | 4.117.761,47 |
| **Bilanzgewinn** | 3.174.650.245,07 |

## LEISTUNGEN AN DIE BELEGSCHAFT DER VOLKSWAGEN AG

| Mio. € | 2024 | % | 2023 | % |
|---|---|---|---|---|
| Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen | 7.819 | 63,8 | 8.595 | 69,5 |
| Soziale Abgaben | 1.600 | 13,1 | 1.591 | 12,9 |
| Bezahlte Ausfallzeiten | 1.371 | 11,2 | 1.273 | 10,3 |
| Altersversorgung | 1.459 | 11,9 | 910 | 7,4 |
| **Gesamtaufwand** | **12.249** | **100,0** | **12.369** | **100,0** |

## ABSATZ

Im Geschäftsjahr 2024 setzte die Volkswagen AG insgesamt 2.106.670 (2.162.652) Fahrzeuge ab. Der Anteil der im Ausland abgesetzten Fahrzeuge lag bei 64,2 (64,1) %.

## PRODUKTION

Die Volkswagen AG fertigte im Berichtsjahr in ihren fahrzeugproduzierenden Werken Wolfsburg, Hannover und Emden insgesamt 772.524 Fahrzeuge (- 5,3 %). Im Geschäftsjahr 2024 führten Naturereignisse zeitweise zu Produktionseinschränkungen.

## GESAMTBELEGSCHAFT

An den Standorten der Volkswagen AG waren zum 31. Dezember 2024 – ohne die Beschäftigten, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 112.091 (116.063) Personen beschäftigt; davon waren 4.057 (4.374) Auszubildende. In der passiven Phase der Altersteilzeit befanden sich 7.180 (7.724) Beschäftigte.

Der Anteil weiblicher Arbeitnehmender an der Belegschaft belief sich auf 18,9 (18,6)%. In Teilzeit beschäftigte die Volkswagen AG 7.913 (8.110) Personen. Ausländische Beschäftigte machten einen Anteil von 6,5 (6,4)% aus. Im gewerblichen Bereich der Volkswagen AG verfügten im Berichtsjahr 83,2 (83,2)% der Beschäftigten über eine abgeschlossene Berufs- oder Zusatzausbildung. Die Quote der Beschäftigten mit einem Hoch- oder Fachhochschulabschluss betrug im selben Jahr 23,5 (22,8)%. Das Durchschnittsalter der Gesamtbelegschaft lag im Geschäftsjahr 2024 bei 45,3 (45,1) Jahren.

## FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungskosten der Volkswagen AG nach HGB lagen im Berichtsjahr bei 4,3 (4,7) Mrd. €. In diesem Bereich waren am Ende des Berichtsjahres 15.419 (15.422) Personen beschäftigt.

## GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AG

Als Mutterunternehmen des Volkswagen Konzerns unterliegt die Volkswagen AG grundsätzlich den gleichen voraussichtlichen Entwicklungen sowie Risiken und Chancen. Die Prognose erläutern wir im Kapitel „Prognosebericht", die Risiken und Chancen im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht" dieses Geschäftsberichts.

## RISIKEN AUS FINANZINSTRUMENTEN

Für die Volkswagen AG bestehen bei der Verwendung von Finanzinstrumenten grundsätzlich die gleichen Risiken wie für den Volkswagen Konzern. Eine Erläuterung dieser Risiken finden Sie im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht" dieses Geschäftsberichts.

## ABHÄNGIGKEITSBERICHT

Der Vorstand der Volkswagen AG hat den nach § 312 AktG vorgeschriebenen Bericht an den Aufsichtsrat erstattet und folgende Schlusserklärung abgegeben:

„Wir erklären, dass die Volkswagen AG im Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2024 bei jedem Rechtsgeschäft mit verbundenen Unternehmen im Sinne des § 312 AktG eine angemessene Gegenleistung erhalten hat. Dieser Beurteilung liegen die Umstände zugrunde, die zum Zeitpunkt der berichtspflichtigen Vorgänge bekannt waren."

Der Jahresabschluss der Volkswagen AG (HGB) ist beim elektronischen Unternehmensregister unter der Internetadresse www.unternehmensregister.de abrufbar.

# Nachhaltige Wertsteigerung

Unser Ziel ist, verantwortungsvoll entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu wirtschaften. Davon sollen alle profitieren: Kundinnen und Kunden, Beschäftigte, Umwelt und Gesellschaft. Auch in der im Jahr 2024 vorgestellten Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzen wir neue, wichtige und zielorientierte Impulse.

Im Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage" haben wir die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren des Volkswagen Konzerns beschrieben. Auch die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren geben Auskunft darüber, wie effizient die Werttreiber unseres Unternehmens sind. Dazu zählen die Prozesse in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Technik, Produktion, Marketing und Vertrieb, Personal, Informationstechnologie sowie Qualitätssicherung. Dabei nehmen wir unsere Verantwortung für Kundinnen und Kunden, Beschäftigte, Umwelt und Gesellschaft wahr. In diesem Kapitel zeigen wir anhand von Beispielen, wie wir den Wert unseres Unternehmens nachhaltig steigern wollen. Die nachfolgenden Ausführungen in diesem Kapitel dienen auch der Beschreibung der wichtigsten immateriellen Ressourcen.

## NACHHALTIGKEIT

Nachhaltigkeit bedeutet, langfristig tragfähige und intakte ökologische, soziale und ökonomische Systeme auf globaler, regionaler und lokaler Ebene zu erhalten. Der Volkswagen Konzern hat vielfältig Einfluss auf diese Systeme und übernimmt aktiv Verantwortung, um einen Beitrag zu deren Tragfähigkeit zu leisten. Dafür haben wir unsere Unternehmensführung nachhaltig ausgerichtet und die dafür erforderlichen Managementstrukturen etabliert.

Im Rahmen der neuen Konzernstrategie „The Group Strategy – Mobility for generations" haben wir klar definierte Konzernziele in Form von neun Imperativen definiert, die drei Kernthemen zugeordnet sind: excite, unleash und focus – begeistern, entfesseln und fokussieren. Wir fokussieren uns auf ein robustes Unternehmensfundament mit reduzierter Kostenbasis, resilienten Strukturen und verstehen Nachhaltigkeit als Grundmaxime unseres Handelns.

Nachhaltigkeit ist tief im Volkswagen Konzern verankert und fester Bestandteil unserer Konzernstrategie. Mit unserer im Geschäftsjahr 2024 vorgestellten Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzen wir neue, wichtige und zielorientierte Impulse. Die Gesellschaft braucht ein Engagement, das einen positiven Mehrwert erzielt, um zur Regenerationsfähigkeit unseres Planeten beizutragen und für jetzige und zukünftige Generationen eine lebenswerte Zukunft zu gestalten. Wir wollen dazu einen Beitrag leisten und verstehen dabei Nachhaltigkeit breit und umfassend – ökologisch, sozial und ökonomisch. Unsere Vision ist es, ein Mobilitätsanbieter mit positivem Mehrwert für Natur und Gesellschaft zu werden. Wir werden dazu eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit unseren Stakeholdern anstreben, um zu lernen und uns weiter zu verbessern.

Die Nachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist für den gesamten Volkswagen Konzern gültig, das heißt für die Konzernstellen, für alle Marken und Tochterunternehmen. Auf diese Weise adressieren wir übergreifend unsere Produkte, Dienstleistungen und Stakeholder, welche auf Markenebene auch unsere Kundinnen und Kunden umfassen. Mit regenerate+ wollen wir uns als Volkswagen Konzern differenzieren und ermöglichen gleichzeitig unseren Marken, sich in ihrem spezifischen Marktumfeld zu positionieren. Gemeinsam folgen wir einer Vision für

den Volkswagen Konzern und treiben eine nachhaltige Wertschöpfung voran. Die Transformation ist ein Prozess, wir sind stetig in Bewegung. Dabei überprüfen wir unsere ambitionierten Ziele regelmäßig und passen sie fortlaufend an. Mit der systematischen Umsetzung unserer neuen Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzen wir diesen Weg fort. Sie zeichnet sich durch klare Maßnahmen in vier Dimensionen aus:

- Natur mit den Fokusbereichen Klimaschutz, Ressourcen und Ökosystem
- Unsere Belegschaft mit den Fokusbereichen Kultur, Belegschaft sowie Arbeitsschutz und Gesundheitsprävention
- Gesellschaft mit den Fokusbereichen Lieferkette, Kundinnen und Kunden & Stakeholder sowie gesellschaftliches Engagement
- Business mit den Fokusbereichen nachhaltigkeitsbezogene Geschäftsfelder und Finanzierungen

Jeder Fokusbereich ist – soweit derzeit bereits entschieden – mit klaren Zielen und Meilensteinen sowie KPIs und entsprechenden Maßnahmenpaketen verbunden. Schon heute sind ESG-relevante KPIs wie der Dekarbonisierungsindex und der Diversity-Index vergütungsrelevant für die Mitglieder des Vorstands.

Nachfolgend werden einzelne Punkte der Dimension Natur detaillierter dargestellt. Der Volkswagen Konzern hat als Mobilitätsanbieter in der gesamten Wertschöpungskette Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Deshalb ist ein zentrales Ziel der Konzernnachhaltigkeitsstrategie, mehr zu erreichen als nur die Reduktion von Emissionen. Die Vision besteht darin, einen positiven Einfluss auf Menschen und die Umwelt auszuüben sowie mithilfe regenerativer Maßnahmen zu einer Wiederherstellung und Verbesserung von Ökosystemen und Lebensbedingungen beizutragen.

### Dekarbonisierung

Die Dekarbonisierung des Unternehmens und vor allem des Produktportfolios ist ein wesentlicher Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie regenerate+ und dort als Fokusbereich in der Dimension Natur verankert.

Mit dem Dekarbonisierungsindex (DKI) verfügen wir über ein aussagekräftiges Messinstrument, das unsere Fortschritte und Zwischenergebnisse auf dem Gebiet der Dekarbonisierung transparent und nachvollziehbar macht. Er bemisst sich nach den Emissionen von $CO_2$ und $CO_2$-Äquivalenten ($CO_2e$) der Pkw- und leichte Nutzfahrzeuge-produzierenden Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China (inklusive der chinesischen Joint Ventures) und USA während des gesamten Lebenszyklus. Die Nutzungsphase wird hierbei über 200.000 km pro Fahrzeug und unter Bezugnahme auf regionsspezifische Flottenwerte ohne gesetzliche Flexibilitäten berechnet. Die $CO_2e$-Intensität des Ladestroms der elektrifizierten Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis von regionsspezifischen Strommixen ermittelt. Die Wartung der Fahrzeuge wird hier nicht berücksichtigt. Unsere Fahrzeug-Ökobilanzen, die als Datengrundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recycling-Emissionen genutzt werden, sind von externer und unabhängiger Seite nach den Normen ISO 14040 und ISO 14044 zertifiziert worden.

Die DKI-Berechnungsmethodik wird abhängig von internen und externen Anforderungen wie etwa neuen Prüfzyklen für Flottenemissionen regelmäßig angepasst. Für die Darstellung einer methodisch konsistenten Zeitreihe können daher auch bereits veröffentlichte DKI-Werte auf die neue Methodik angepasst und somit geändert werden. Das Greenhouse Gas Protocol (GHG), eine vom World Ressources Institute (WRI) und dem World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) koordinierte Standardreihe zur Bilanzierung von Treibhausgasemissionen (Carbon Accounting) und zum dazugehörigen Berichtswesen für Unternehmen, sieht ebenfalls eine Rekalkulation von Unternehmensemissionen vor, wenn sich wesentliche neue Erkenntnisse oder Veränderungen ergeben haben. Dies können zum Beispiel auch strukturelle Änderungen des Unternehmens sein. Im Volkswagen Konzern werden Berechnungsänderungen einmal jährlich in einem festgelegten Prozess geprüft und entschieden. Im Berichtsjahr wurde erstmalig die Rekalkulation der historischen Emissionen umgesetzt, da zum Beispiel generische Emissionsfaktoren für fossile Kraftstoffe aktualisiert wurden.

Im Berichtsjahr betrug der DKI-Wert des Volkswagen Konzerns im Durchschnitt 48,0 t $CO_2e$ pro Fahrzeug. Im Vergleich zum Vorjahreswert (nach Rekalkulation) bedeutet dies eine Reduktion um 0,9 t $CO_2e$ pro Fahrzeug.

### Management und Koordination

Der Volkswagen Konzern hat ein durchgängiges Nachhaltigkeitsmanagement etabliert. Die hiermit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer spezifischen Konzernrichtlinie kodifiziert. Das Nachhaltigkeitsmanagement verstehen wir dabei als kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Zu den Kernelementen gehören die Übernahme der funktionsübergreifenden Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit durch den Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, die Festlegung der Zuständigkeit der Ressortvorstände für spezifische Managementkonzepte der Nachhaltigkeit sowie die Position des Chief Sustainability Officers für die ganzheitliche Nachhaltigkeitsstrategie auf Konzernebene. Nachhaltigkeit ist in einem eigenen strategischen Imperativ in der Konzernstrategie hinterlegt und Teil des TOP-10-Programms auf Konzernebene. Dabei werden die Inhalte regelmäßig evaluiert und im Vorstand berichtet.

### UN Global Compact

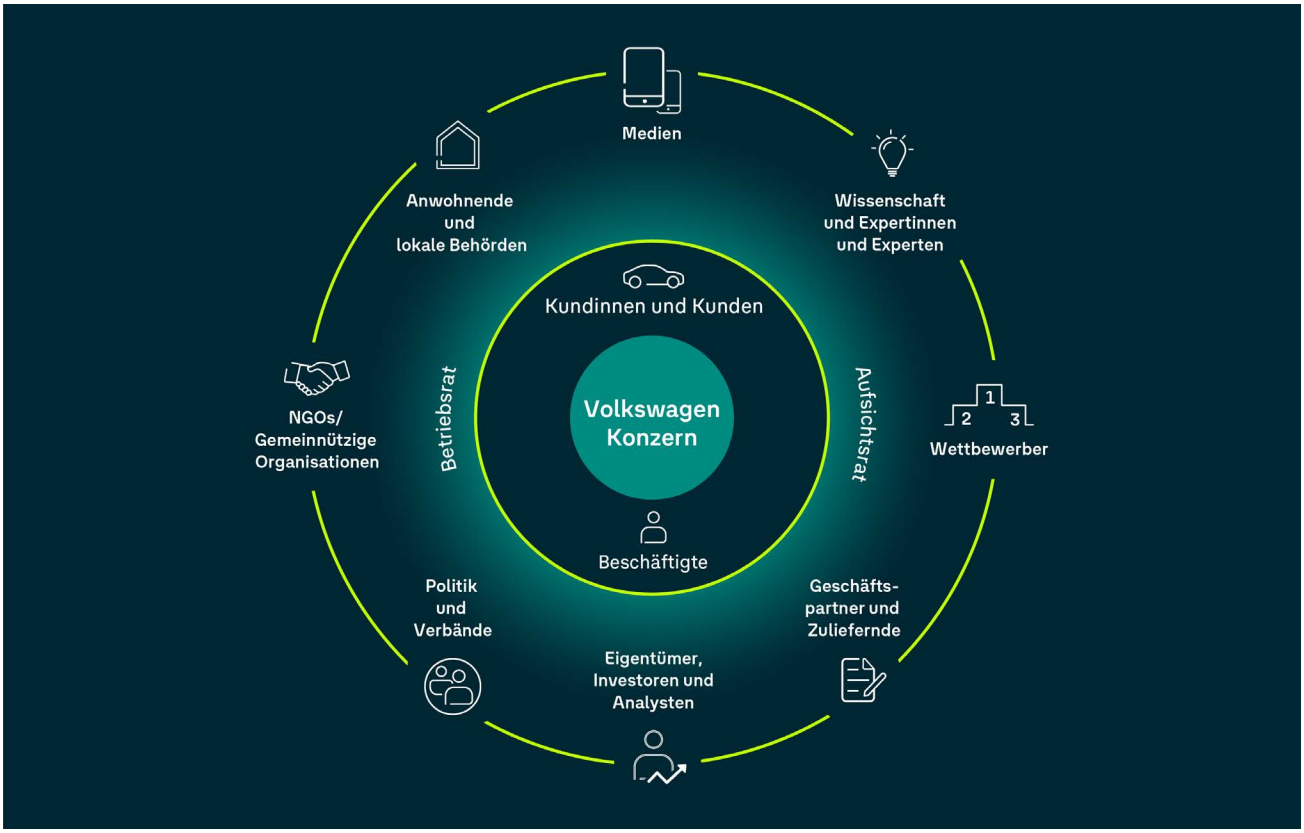
Die Volkswagen AG ist Teilnehmerin des UN Global Compact (UNGC), der weltweit größten Initiative für nachhaltige Unternehmensführung, und engagiert sich in den nationalen und internationalen Initiativen zusammen mit weiteren Konzerngesellschaften, wie unter anderem der AUDI AG, MAN Truck & Bus SE, Porsche AG, Scania AB und TRATON SE. Für den Kapitalmarkt ist die Mitgliedschaft eines Emittenten im UNGC ein wichtiges Kriterium für die Investitionsbereitschaft in seine Aktien und Anleihen. Nachhaltig orientierte Fonds sind in den letzten Jahren stark gewachsen und haben als Stakeholder an Bedeutung gewonnen. Der Volkswagen Konzern und seine Marken berichten über ihren Fortschritt bei der Umsetzung der zehn UNGC-Prinzipien und ihre Aktivitäten zur Förderung der Sustainable Development Goals (SDGs) im Rahmen der jährlichen Communication on Progress. Im Berichtsjahr haben sich die AUDI AG am SDG Innovation Accelerator und MAN Energy Solutions am Target Gender Accelerator beteiligt.

### Strategisches Stakeholder-Engagement

Als international tätiges Unternehmen beeinflussen unsere Geschäftsaktivitäten das Leben vieler unterschiedlicher Menschen. Ein entsprechend ausgerichtetes Stakeholder-Engagement ist daher unerlässlich, um die wesentlichen Handlungsfelder der Konzernnachhaltigkeitsstrategie zu bestimmen und die steigenden und sich verändernden Erwartungen der Stakeholder frühzeitig wahrzunehmen. Unter Stakeholder-Engagement versteht der Volkswagen Konzern die Verpflichtung, mit Interessens- und Anspruchsgruppen der Gesellschaft systematisch und kontinuierlich in den Austausch zu gehen, ihnen aktiv zuzuhören und ihren Input bei der Weiterentwicklung unserer Strategien zu berücksichtigen. Das Ziel ist ein offener, konstruktiver und auch kritischer Austausch mit den in der Grafik aufgeführten Stakeholder-Gruppen. Wir streben an, ihre Anforderungen und Erwartungen an uns zu verstehen, mit ihnen zentrale Themen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ zu diskutieren sowie deren Verknüpfung mit der Konzernstrategie und deren Umsetzung zu erörtern.

Stakeholder sind definiert als Einzelpersonen, Gruppen oder Organisationen, die den Verlauf oder das Ergebnis unternehmerischer Entscheidungen beeinflussen oder von ihnen beeinflusst werden. Der Volkswagen Konzern hat für sich zehn Gruppen als wichtigste Stakeholder-Gruppen identifiziert. Im Zentrum des Stakeholder-Netzwerks stehen die Beschäftigten sowie Kundinnen und Kunden. Darüber hinaus haben wir auf Basis einer kontinuierlichen Stakeholder-Analyse acht weitere Gruppen identifiziert. Ein stetiger Austausch zwischen internen und externen Stakeholder-Gruppen ist für den Volkswagen Konzern wichtig. Der Aufsichtsrat und der Betriebsrat fungieren in diesem Kontext nicht nur als Kontroll- und Beratungsgremien, sondern auch als Schnittstellen zwischen internen und externen Stakeholdern. Der Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns wird als Überwachungsorgan über die Standpunkte und Interessen der jeweils betroffenen Stakeholder in Bezug auf nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen im Rahmen der gesetzlichen und vom Aufsichtsrat festgelegten Berichtspflichten regelmäßig informiert. Er ist insbesondere in Entscheidungen mit grundlegender Bedeutung für das Unternehmen über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden. Er ist paritätisch besetzt, das heißt die Hälfte der Mitglieder sind Arbeitnehmervertreter. Interessen, Standpunkte und Rechte der eigenen Beschäftigten sind somit auf höchster Ebene im Konzern vertreten.

## STAKEHOLDER DES VOLKSWAGEN KONZERNS




### Nachhaltigkeitsbeirat

Als unabhängiges Beratungsgremium unterstützte der Nachhaltigkeitsbeirat von 2016 bis 2022 den Volkswagen Konzern bei wichtigen strategischen Nachhaltigkeitsthemen. Er fungierte als Impulsgeber, Unterstützer, aber auch als kritische Stimme, um vielfältige Perspektiven in das Unternehmen zu tragen.

Im Berichtsjahr erfolgte eine strategische und strukturelle Neuausrichtung des Formats. Das neue Konzept zielt nun darauf ab, die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten und relevanten Themen der Konzernnachhaltigkeitstrategie zu hinterfragen und gemeinsam weiterzuentwickeln. Der neue Nachhaltigkeitsbeirat besteht aus jeweils einer Gruppe fachkundiger Personen pro Dimension der regenerate+. In sogenannten „Sustainability Practice Groups" arbeiten jeweils drei ausgewählte und unabhängige externe Expertinnen und Experten mit drei Internen aus dem Konzern zusammen und entwickeln die strategischen Themen gemeinsam weiter. Durch dieses neue Format kann sichergestellt werden, dass Rückmeldungen und Impulse zur Strategie beziehungsweise den Initiativen des Volkswagen Konzerns ihren Weg in die kontinuierliche Weiterentwicklung eben dieser finden. Der neue Nachhaltigkeitsbeirat hat zudem die Möglichkeit, die Ergebnisse seiner Arbeit sowie Impulse in regelmäßigen Abständen in Gesprächen und Austauschformaten an den Konzernvorstand zu adressieren.

Weitere Informationen sind einsehbar auf der Internetseite des Nachhaltigkeitsbeirats unter www.volkswagen-group.com/nachhaltigkeitsbeirat.

### Umweltstrategie

Als einer der größten Automobilhersteller übernimmt Volkswagen Verantwortung für die Umwelt. Das Leitbild Umwelt goTOzero bildet den Rahmen für alle umweltbezogenen Aktivitäten des Volkswagen Konzerns. Mit diesem Leitbild streben wir an, die Umweltauswirkungen entlang des gesamten Lebenswegs unserer Produkte und Mobilitätslösungen – von der Rohstoffgewinnung bis zum Lebensende – zu reduzieren. Die Einhaltung von Umweltregulierungen, Standards und freiwilligen Selbstverpflichtungen ist dabei eine Grundvoraussetzung für




unser Handeln. Das Leitbild ist die Basis für die Verknüpfung unserer Ziele, Kennzahlen, Programme und Maßnahmen. Es legt den Fokus unseres Handelns auf vier zentrale Handlungsfelder und die darunterliegenden Zielstellungen.

### Organisation des Umweltschutzes

Volkswagen hat für seine umweltbezogenen Entscheidungen, für die Steuerung von Projekten und sein Verhalten im Umweltschutz eine Umweltpolitik formuliert. Damit werden Leitplanken für das Verhalten und die Arbeitsweise von Führungskräften sowie Beschäftigten zu fünf Themen gesetzt: Führungsverhalten, Compliance, Umweltschutz, Zusammenarbeit mit Interessengruppen und fortlaufende Verbesserung.

Die höchste interne Entscheidungsebene für Umweltbelange ist der Vorstand der Volkswagen AG. Sowohl er als auch die Vorstände der Marken berücksichtigen bei wichtigen Unternehmensentscheidungen nicht nur betriebswirtschaftliche, sondern auch soziale und umweltbezogene Kriterien. Die konzernweite Steuerung des Umweltschutzes erfolgt durch den Konzernsteuerkreis Umwelt und Energie. Weitere Gremien übernehmen die Steuerung wichtiger Einzelaspekte. Dazu zählen der Konzernsteuerkreis $CO_2$ und der Konzernsteuerkreis Flotten-Compliance.

Der Volkswagen Konzern koordiniert die Aktivitäten der Marken und Gesellschaften, die ihrerseits die Maßnahmen in den Regionen steuern. Organisatorisch sind die Marken und Gesellschaften im Umweltbereich eigenständig verantwortlich. Sie leiten ihre Umweltschutzaktivitäten aus den konzernweit geltenden Zielen, Leitlinien und Grundsätzen ab.

Neben der Einhaltung der umwelt- und energiebezogenen gesetzlichen Anforderungen streben wir an, zusätzliche freiwillige Selbstverpflichtungen einzuhalten und haben unsere Prozesse und Unternehmenskultur darauf ausgerichtet. Um unsere umwelt- und energiebezogenen Ziele zu erreichen, stellen wir notwendige Ressourcen bereit. Unser Umwelt-Compliance-Managementsystem soll sicherstellen, dass ökologische Aspekte und Pflichten in unserer Geschäftstätigkeit erkannt und bei Entscheidungen angemessen berücksichtigt werden. Umweltbezogenes Fehlverhalten sowie absichtliche Missachtung oder Täuschung werden gemäß unserer organisatorischen Richtlinien als schwerer Regelverstoß behandelt. Die Übereinstimmung unseres Handelns mit den Vorgaben unserer Umwelt- und Energiepolitik wird jährlich evaluiert und an den Vorstand der Volkswagen AG berichtet.

## INTEGRITÄTS- UND COMPLIANCE-MANAGEMENTSYSTEM (ICMS)

Integrität und Compliance genießen im Volkswagen Konzern hohe Priorität. Wir sind überzeugt: Für nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg ist es wichtig, dass sich jeder Einzelne an Gesetze, Regelungen und Selbstverpflichtungen hält. Ein solches Verhalten ist selbstverständlich für alle Beschäftigten des Konzerns. Deshalb sind Integrität und Compliance ein Bestandteil unserer Konzernstrategie und in unserer Nachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verankert.

Wir wollen Vorbild sein und das Vertrauen der Beschäftigten, Kundinnen und Kunden, Investoren sowie Partner in uns stärken. Unsere Regelwerke, Prozesse und unsere Unternehmenskultur geben allen Beschäftigten Orientierung, sich jederzeit integer und regelkonform zu verhalten. Integrität und Compliance sollen als Steuerungsgröße strategisch wie operativ eine genauso wichtige Rolle in unserem Unternehmen spielen wie Umsatz, Ergebnis, Produktqualität oder Arbeitgeberattraktivität.

Die Group Integrity & Compliance Organisation bildet den konzernweiten Rahmen für ein umfassendes Integrity and Compliance Management System mit entsprechenden Programmen, Richtlinien, Prozessen und praxisorientierter Beratung rund um Integrität und Compliance. Dabei ist das übergeordnete Ziel, einheitliche Standards in den Konzern- und Markengesellschaften sicherzustellen. Dies unterstützt die weltweiten Gesellschaften, ihre jeweiligen Geschäftsaktivitäten in eigener Verantwortung regelkonform durchzuführen sowie die entsprechenden Gesetze und internen Vorgaben einzuhalten.

### Arbeitsschwerpunkte

Schwerpunkte im Rahmen des ICMS sind unter anderem die Korruptionsbekämpfung sowie das Verhindern von Veruntreuung, Betrug, Bestechung und Geldwäsche.

Ausgangspunkt ist hierbei die interne Compliance-Risikobewertung (ICRA – Internal Compliance Risk Assessment). Sie ermittelt die Compliance-Risiken im Konzern. Auf Basis der über das ICRA ermittelten Risikoprofile werden für jede kontrollierte Gesellschaft Compliance-Maßnahmen definiert, die durch die Gesellschaften umgesetzt werden. Zusätzlich verweist ICRA auf konzernweit geltende Minimum-Standards für Code of Conduct (CoC), Hinweisgebersystem, Integritäts-&-Compliance-Trainings und Kommunikation.

#### HR (Human Ressources) Compliance-Richtlinien und -Verfahren

Integrität und Compliance sind Bestandteile der Standard-HR-Prozesse. Dazu gehören die Themenfelder Einstellung, Qualifizierung und Mitarbeiterentwicklung. In der Vergütung kann sich Fehlverhalten negativ auf die Bonushöhe auswirken. Integrität und Compliance sind Bestandteil des jährlichen Mitarbeitergesprächs und von Trainingsmaßnahmen für Beschäftigte aller Hierarchiestufen.

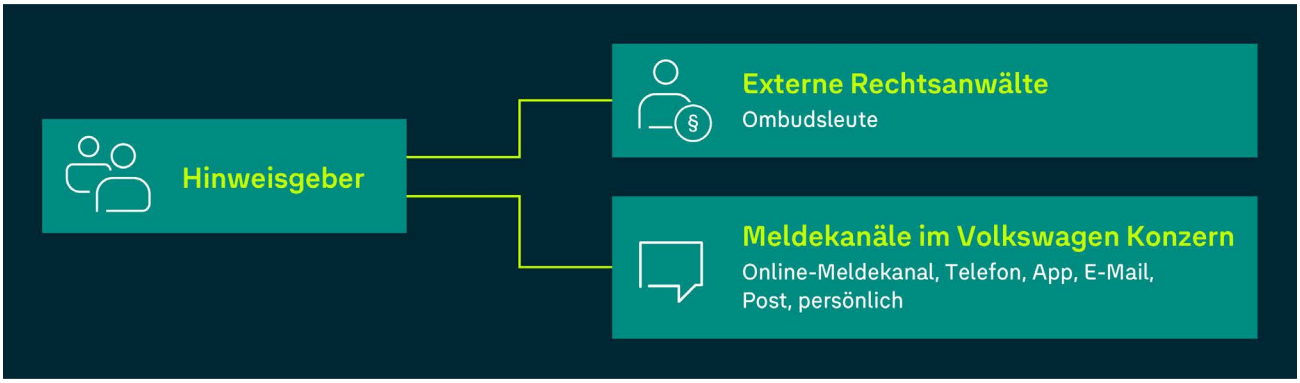
#### Sensibilisierung und Kommunikation

Der Code of Conduct (CoC) bildet das gemeinsame Wertefundament für integres und regelkonformes Verhalten im Volkswagen Konzern für alle Marken und Gesellschaften. Er wirkt als zentrales Element, um das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden zu stärken, leistet Hilfe und vermittelt Ansprechpartner. Der CoC gilt verpflichtend für alle Beschäftigten, die Verpflichtung zur Einhaltung des jeweils gültigen CoC ist im Arbeitsvertrag niedergelegt. Wir verpflichten uns und unsere Beschäftigten an regelmäßigen Schulungen zu den Inhalten des CoC teilzunehmen.

Veranstaltungen in den Fachbereichen ergänzen das Angebot der Group Integrity & Compliance-Organisation. Das Kommunikationsteam greift regelmäßig Aufgaben und Fallbeispiele aus der Compliance-Praxis auf. Informations- und Kommunikationsaktivitäten wie Sensibilisierungskampagnen, Film- und Dialogformate, Newsletter oder interaktive Spiele flankieren das Sensibilisieren für Integritäts- & Compliance-Themen.

Als zentrale Beratungsstelle hat sich der Infopoint Integrity & Compliance etabliert. Dessen Team beantwortet Compliance-Anliegen und berät zu Unternehmensrichtlinien und -vorgaben.

## MELDEKANÄLE DES HINWEISGEBERSYSTEMS




### Trainings und Standards

Mit dem ICMS gibt die Group Integrity & Compliance-Organisation konzernweit einheitliche Standards für Integritäts-&-Compliance-Trainings vor. So sollen Marken und Gesellschaften befähigt werden, ihre Beschäftigten risikobasiert, zielgruppenspezifisch und mit vorab festgelegten Kerninhalten qualitativ gleichwertig zu trainieren. Die Trainings widmen sich den Schwerpunktthemen: CoC, Antikorruption, Geldwäsche und Hinweisgebersystem.

### Antikorruption

Der Volkswagen Konzern vertritt eine Null-Toleranz-Politik bei aktiver und passiver Korruption. Dies ist sowohl in unseren internen Verhaltensgrundsätzen als auch im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert. Zur Korruptionsbekämpfung gehört unter anderem auch die Entwicklung und Umsetzung von Pflichttrainings für Beschäftigte in Gesellschaften mit hoher Compliance-Risiko-Exposition.

### Hinweisgebersystem

Das Hinweisgebersystem dient als zentrale Anlaufstelle, um Regelverstöße von Beschäftigten des Volkswagen Konzerns sowie von Lieferanten zu melden. Beschäftigte, Geschäftspartner sowie weitere Dritte können zu jeder Zeit und in vielen Sprachen Hinweise auf Fehlverhalten abgeben. Dafür stehen verschiedene – auf Wunsch auch vollständig anonyme – Meldewege zur Verfügung. Eine Untersuchung wird erst nach sorgfältiger Prüfung und bei konkreten Anhaltspunkten für einen Regelverstoß eingeleitet. Nachgewiesenes Fehlverhalten wird angemessen sanktioniert. Übergeordnetes Ziel ist, mit verbindlichen Grundsätzen und klar geregelten Verfahren Schaden vom Unternehmen und den Beschäftigten abzuwenden.

### M&A- und NCS-Compliance

Bei geplanten Zusammenschlüssen und Zukäufen, sogenannten Mergers & Acquisitions (M&A)-Transaktionen, untersuchen wir die entsprechenden Unternehmen auf wirtschaftsrechtliche Risiken wie Korruption, Untreue oder Betrug sowie auf menschenrechtliche Risiken. Dies gilt auch für Joint Ventures sowie Industrialisierungs- und Kooperationsprojekte mit Drittpartnern. Die Analysen liefern Empfehlungen, um identifizierte Risiken zu senken. Darüber hinaus unterstützt die Group Integrity & Compliance-Organisation bei Bedarf das Compliance-Management in Unternehmen, die nicht durch ein Unternehmen des Volkswagen Konzerns als Mehrheitseigentümer kontrolliert werden, sogenannte Non-controlled Shareholdings (NCS). Dies umfasst auch die chinesischen Joint Ventures.

### Geschäftspartnerprüfung

Im Rahmen des Prozesses zur Business Partner Due Diligence (BPDD) werden unsere Geschäftspartner auf Integrität, mögliche Korruptionsrisiken sowie die Einhaltung ethischer Standards geprüft. Die Durchführung der BPDD-Prüfungen ist durch eine Richtlinie für bestimmte Geschäftspartner auf Grundlage eines risikobasierten Ansatzes verpflichtend. Ziel hierbei ist es, mögliche Geschäftspartnerrisiken frühzeitig zu erkennen, etwaige unlautere Geschäftspartner zu meiden, Maßnahmen zur Risikominimierung festzulegen und diese mit dem Geschäftspartner umzusetzen. Ist dies nicht möglich, wird die Geschäftsbeziehung nicht aufgenommen oder im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten beendet.

### Produkt-Compliance

Das Product-Compliance-Managementsystem unterstützt dabei, dass unsere Produkte über ihre Lebensdauer die gesetzlichen und behördlichen Vorschriften des Aus- und Einfuhrlandes, interne wie externe Standards, vertraglich vereinbarte Kundenanforderungen sowie extern kommunizierte Selbstverpflichtungen erfüllen.

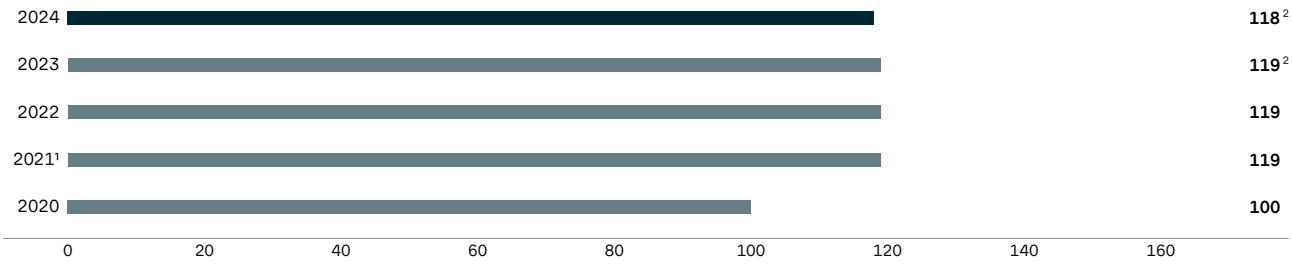
### Umwelt-Compliance

Die gesetzlichen Umweltvorschriften und freiwilligen Selbstverpflichtungen sind bindend für alle Standorte und Geschäftsfelder. Die Umweltpolitik des Konzerns und das Umwelt-Compliance-Managementsystem legen die entsprechenden Anforderungen und Verantwortlichkeiten fest. Sie gelten für alle Strategie-, Planungs- und Entscheidungsprozesse in den Konzernmarken und -gesellschaften. Dazu gehört ein Kennzahlensystem, das den Fortschritt beim Erreichen der Umweltziele in den Bereichen erneuerbare Energien, $CO_2$-Ausstoß und Ressourceneffizienz ermittelt.

**HINWEISGEBERSYSTEM**
**www.volkswagen-group.com/hinweisgebersystem**
**Telefon: + 49 5361 9 46300**
**E-Mail: io@volkswagen.de**

### $CO_2$-EMISSION DER EUROPÄISCHEN (EU27+2) PKW-NEUWAGENFLOTTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

in Gramm pro Kilometer (WLTP)




1 Die Berechnung der $CO_2$-Flottenemissionen seitens der EU-Kommission wurde 2021 von NEFZ auf WLTP umgestellt.
2 Vorbehaltlich der Bestätigung der $CO_2$-Daten im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission.

## FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Zukunftsweisende Mobilitätslösungen mit markenprägenden Produkten und Dienstleistungen sind ohne Innovationen undenkbar. Unsere Forschung und Entwicklung spielt daher für die nachhaltige Wertsteigerung des Unternehmens eine zentrale Rolle.

Gemeinsam mit unseren Konzernmarken haben wir – abgeleitet aus unserer Konzernstrategie – Maßnahmen zur Vernetzung der konzernweiten Entwicklungsaktivitäten auf den Weg gebracht. Im Mittelpunkt steht dabei ein effizienter, markenübergreifender Entwicklungsverbund, gekennzeichnet durch enge Vernetzung unserer Expertinnen und Experten, Zusammenarbeit auf Augenhöhe, ein innovatives Arbeitsumfeld und die Bündelung von Entwicklungsaktivitäten. Der Entwicklungsverbund trägt maßgeblich dazu bei, die Transformation des Volkswagen Konzerns voranzutreiben und seine Zukunftsfähigkeit zu stärken.

Im Berichtsjahr haben wir uns auf der Grundlage dieser strategischen Ausrichtung darauf konzentriert, weiter an zukunftsweisenden Mobilitätslösungen zu arbeiten, wettbewerbsstärkende Technologiekompetenzen aufzubauen, unsere Produkt- und Servicepalette zu erweitern sowie Funktionalität, Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit unserer Produkte und Dienstleistungen zu verbessern.

### $CO_2$-Flottenemissionen

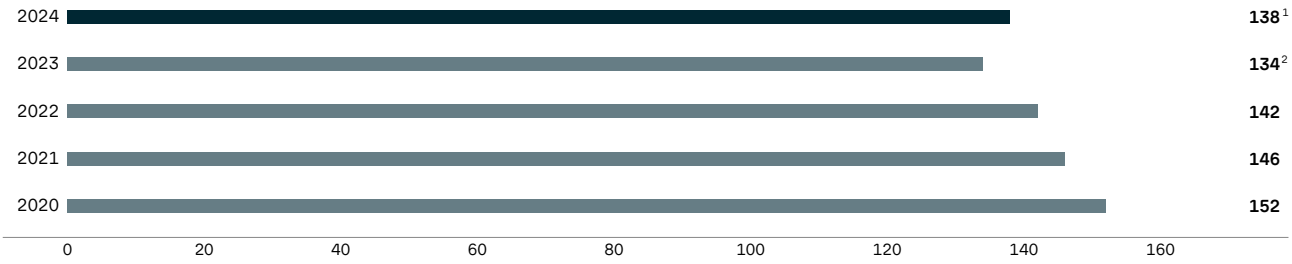
Um die Wirksamkeit unserer Maßnahmen zur Reduzierung der $CO_2$-Emissionen unserer Fahrzeuge zu messen, erheben wir in Europa und in den USA die Kennzahl $CO_2$-Flottenemissionen.

Für die 27 EU-Staaten zuzüglich Norwegen und Island (EU27+2) hat die EU-Pkw-Neuwagenflotte des Volkswagen Konzerns im Berichtsjahr gemäß den gesetzlichen Berechnungsgrundlagen im Durchschnitt 118 g $CO_2$/km (gemäß Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure – WLTP)[1] emittiert, gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 122 g $CO_2$/km (WLTP)[1]. Damit hat der Volkswagen Konzern das $CO_2$-Flottenziel der EU übererfüllt. Alle genannten Werte verstehen sich vorbehaltlich der Bestätigung der $CO_2$-Daten im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission. Eine Zielverschärfung erfolgt ab 2025: Demnach hat die EU-Kommission das Ziel einer $CO_2$-Reduktion von 15% gegenüber 2021 festgelegt, was für unsere EU-Pkw-Neuwagenflotte einem $CO_2$-Zielwert von unter 100 g $CO_2$/km entspricht. Für das Jahr 2030 wurde eine Absenkung von 55% festgelegt, dies entspricht einem $CO_2$-Zielwert von unter 50 g $CO_2$/km. Für das Jahr 2035 gilt ein $CO_2$-Reduktionsziel von 100% für Pkw. Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen für den Verkauf von Elektrofahrzeugen, darunter die allgemeine Marktentwicklung und staatliche Fördermaßnahmen, stellt die Erreichung des $CO_2$-Zielwertes der EU-Pkw-Neuwagenflotte im Jahr 2025 eine große Herausforderung dar. Wir streben weiter an, das Ziel für 2030 zu erreichen.

Die EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns hat im Berichtsjahr gemäß den gesetzlichen Berechnungsgrundlagen im Durchschnitt 190 g $CO_2$/km (WLTP)[1] gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 195 g $CO_2$/km (WLTP)[1] emittiert. Damit hat der Volkswagen Konzern das $CO_2$-Flottenziel der EU

## $CO_2$-EMISSION NACH GHG FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE DES VOLKSWAGEN KONZERNS IN DEN USA

in Gramm pro Kilometer für das Modelljahr




1 Vorbehaltlich der Einreichung des Final MY Reports MY23 und der anschließenden Anerkennung durch die EPA (interner Datenstand September 2023).
2 Vorbehaltlich der Anerkennung durch die EPA (Final MY Report MY22 eingereicht, aber noch nicht bestätigt).

übererfüllt. Alle genannten Werte verstehen sich vorbehaltlich der Bestätigung der $CO_2$-Daten im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission. Eine Zielverschärfung erfolgt ab 2025: Demnach schreibt die EU-Kommission eine $CO_2$-Reduktion von 15 % gegenüber 2021 vor, was für unsere EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge einem $CO_2$-Zielwert von unter 180 g $CO_2$/km entspricht. Für das Jahr 2030 wurde eine Absenkung von 50 % festgelegt, dies entspricht einem $CO_2$-Zielwert von unter 105 g $CO_2$/km. Für das Jahr 2035 gilt ein $CO_2$-Reduktionsziel von 100 % für leichte Nutzfahrzeuge. Aufgrund veränderter Rahmenbedingungen für den Verkauf von Elektrofahrzeugen, darunter die allgemeine Marktentwicklung und staatliche Fördermaßnahmen, stellt die Erreichung des $CO_2$-Zielwertes der EU-Neuwagenflotte leichter Nutzfahrzeuge im Jahr 2025 eine große Herausforderung dar. Wir streben an, das Ziel für 2030 zu erreichen. Die Pkw-Neuwagenflotte des Volkswagen Konzerns hat die gesetzlichen Vorgaben unter Berücksichtigung der gesetzlichen Flexibilitäten für das Berichtsjahr in UK erreicht. In der Schweiz hat die Pkw-Neuwagenflotte des Volkswagen Konzerns die gesetzlichen Vorgaben unter Berücksichtigung der vorläufigen Daten des Bundesamtes für Energie für das Berichtsjahr knapp verfehlt. Die Neuwagenflotte der leichten Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns hat die gesetzlichen Vorgaben für das Berichtsjahr in der Schweiz verfehlt. In UK sind die Neuwagenflotten der leichten Nutzfahrzeuge ab 2024 einzeln veranlagt. Volkswagen Nutzfahrzeuge hat die gesetzlichen Vorgaben für 2024 unter Berücksichtigung der gesetzlichen Flexibilitäten erreicht.

In den USA ist die Emissionsgemeinschaft – bestehend aus den Konzernmarken Volkswagen Pkw, Audi, Bentley, Lamborghini und Porsche sowie der nicht dem Konzern angehörenden Marke Bugatti Rimac – verpflichtet, die Vorschriften der zwei Regulierungen Greenhouse Gas (GHG) und Corporate Average Fuel Economy (CAFE) einzuhalten. Aufgrund der abweichenden Länge eines Modelljahres – der in den USA verwendete Bilanzzeitraum – und des Kalenderjahres sind die Werte für das aktuelle und vorhergehende Modelljahr durch interne Berechnungen hergeleitet. Der GHG $CO_2$-Wert für das Modelljahr 2024 (interner Datenstand September 2024) der Flotten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge liegt im Durchschnitt bei 138 g $CO_2$/km (Modelljahr 2023: 134 g $CO_2$/km) gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 117 g $CO_2$/km (Modelljahr 2023: 123 g $CO_2$/km). Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Flexibilitäten für die GHG- und CAFE-Regulierung strebt der Volkswagen Konzern die Einhaltung der geltenden Vorgaben - vorbehaltlich der Anerkennung durch die Behörden – an. Der für das Modelljahr 2024 genannte Wert versteht sich ebenfalls vorbehaltlich der Anerkennung durch die US-Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA). Die Erreichung des $CO_2$-Zielwertes von circa 111 g $CO_2$/km stellt für das Jahr 2025 eine große Herausforderung dar. Für 2030 streben wir an, die Elektrifizierung unserer Neuwagenflotte zu erhöhen.

### Antriebs- und Kraftstoffstrategie

Mit Blick auf die gesetzlichen Emissionsvorgaben entwickeln wir derzeit ein zukunftsorientiertes Antriebs- und Fahrzeugportfolio: Wir haben uns vorgenommen, die Effizienz der Antriebe mit jeder neuen Modellgeneration zu steigern – unabhängig davon, ob es sich um Verbrennungsmotoren, Hybrid- oder reine Elektroantriebe handelt. Der Volkswagen Konzern führt mit seinen Marken eine eng abgestimmte Technologie- und Produktplanung durch, um Zielverfehlungen bei den Flottenverbrauchsgrenzen zu vermeiden. Im Rahmen unserer Elektrifizierungsoffensive wollen wir unseren Kundinnen und Kunden weltweit zunehmend batterieelektrische Modelle anbieten können – vom Volumenmodell bis zum Premiumfahrzeug. Dafür haben wir neben dem Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) auch eine rein elektrische Plattform für unsere Premium- und Sportmarken – die Premium Plattform Elektrik (PPE) – entwickelt. Des Weiteren gestalten wir derzeit mit Hochdruck die Nachfolgeplattform für unsere zukünftigen, rein elektrischen Fahrzeuge, die sogenannte Scalable Systems Platform (SSP). Strategische Ziele dieser SSP-Plattform sind dabei die weitere Senkung von Varianz durch die konsequente Steigerung von Synergien und damit das Heben von erheblichen Einsparpotenzialen.

Um in Zukunft möglichst vielen Menschen weltweit nachhaltige und bezahlbare Mobilität zur Verfügung zu stellen, bieten wir ein fokussiertes Antriebsspektrum mit Elektrifizierungen an. Aus heutiger Sicht werden konventionelle Verbrennungsmotoren auch in den nächsten Jahren noch einen großen Anteil des Antriebsportfolios abbilden. Im Interesse eines verantwortungsvollen Umgangs mit Ressourcen ist es deshalb unerlässlich, diesen Teil der Motorenpalette weiter zu verbessern sowie konsequent und marktspezifisch zu konsolidieren, beispielsweise mit der neuen Premium Platform Combustion (PPC). Zur Erfüllung zukünftiger Abgasnormen sind Aggregatemaßnahmen, wie eine deutlich aufwendigere Abgasreinigung oder ein intensivierter Einsatz der Hybridisierung von Antrieben, sowie auch Fahrzeugmaßnahmen, zum Beispiel eine optimierte Aerodynamik oder reduzierte Rollwiderstände, erforderlich. Darauf bereiten wir uns in der Weiterentwicklung unseres Produktportfolios intensiv vor.

Wichtiger denn je ist für uns, den Modulansatz stringent weiterzuverfolgen. Um ein breites Produktportfolio wirtschaftlich anbieten zu können, reduzieren wir die Anzahl der einzelnen Module. Bei den konventionellen Verbrennungsmotoren etwa reduzieren wir die Varianten im Konzern langfristig im Rahmen der Transformation in Richtung Elektromobilität. Das schafft Freiraum für die Entwicklung und Produktion neuer elektrifizierter Antriebe.

### Life Cycle Engineering und Recycling

Technologische Innovationen zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs allein reichen nicht aus, um die Wirkung von Fahrzeugen auf die Umwelt zu minimieren. Wir betrachten die von unseren Produkten verursachten Umweltauswirkungen daher über den ganzen Fahrzeuglebensweg und sämtliche Stufen der Wertschöpfungskette hinweg. Dies umfasst den Herstellungsprozess mit der Rohstoffentnahme, die Werkstoffherstellung, die Prozesse bei unseren Lieferanten sowie der eigenen Produktion an unseren Standorten, die Nutzungsphase mit den Fahrzeugemissionen und der notwendigen Kraftstoff- und Ladestrombereitstellung und schließlich die Verwertung des Altfahrzeugs am Ende des Lebenszyklus. Mit dem Life Cycle Engineering ermitteln wir, an welcher Stelle des Lebenszyklus Verbesserungen den größten Effekt haben und entwickeln geeignete Lösungen. Recycling beispielsweise ist ein wichtiger Ansatz, um Umwelteinflüsse zu verringern und Ressourcen zu schonen; deshalb achten wir bereits bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge auf die Recyclingfähigkeit der Werkstoffe und geben Empfehlungen, die eine gute Separierbarkeit der Materialien ermöglichen. Wir fordern den Einsatz von Sekundärmaterial, wenn die gleichen Qualitätsansprüche erfüllt werden wie bei Primärmaterial. Gemäß der europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge müssen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an ihrem Lebensende zu 85 % recycelbar und zu 95 % verwertbar sein – unsere in Europa zugelassenen Fahrzeuge erfüllen diese gesetzliche Vorschrift. Den Lebenszyklusansatz nutzen wir auch bei der Nachverfolgung unserer Klimaschutzziele. Dafür haben wir den Dekarbonisierungsindex (DKI) als Kenngröße entwickelt, der ebenfalls die Emissionen eines durchschnittlichen Konzern-Pkw über dessen Lebenszyklus bilanziert.

### Synergien steigern die Effizienz

Bei der Fahrzeugentwicklung arbeiten wir zusammen mit unseren Marken intensiv daran, Synergien zu heben. Die gemeinsame Strategie des Entwicklungsverbunds verfolgt beispielsweise das Ziel, über einen effektiveren und effizienteren Ressourceneinsatz bei der Erforschung und Entwicklung neuer mobilitätsbezogener Technologien, Produkte und Dienstleistungen die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des Konzerns langfristig zu stärken. In unserem konzernweiten Entwicklungsverbund arbeiten die Marken daher nicht nur mit-, sondern auch füreinander an Schlüsseltechnologien und bilden übergreifende Kompetenznetzwerke für Zukunftsthemen.

Der Volkswagen Konzern hat sein Innovationsportfolio weiter fokussiert und auf markenübergreifend nutzbare Zukunftstechnologien ausgerichtet, um so die Innovationsfähigkeit der Marken effizient zu unterstützen. In der Technischen Entwicklung besitzen die Marken zur Steigerung der Effizienz und zum Heben von Synergien in der Vorentwicklung, bei Modulvarianz, Komponenten, Bauteilen und Prozessen eine Führungsrolle im Konzern; das soll die Durchgängigkeit im Innovationsprozess verbessern.

Den Einsatz von Modulen koordinieren wir zentral, um Kosten, Investitionen und die Komplexität zu reduzieren. Wir verfolgen die Ziele, die Aufwendungen in den Baukästen zu senken und zeitgleich die flächendeckende Elektrifizierung sowie die Ausrichtung auf autonome Systeme umzusetzen. Erreichen wollen wir dies mit gestrafften und überschneidungsfreien, aber dennoch synergetischen Plattformen. Dabei greifen die unterschiedlichen Konzernmarken auf die Modulbaukästen zurück – so erschließen wir Synergien zwischen den verschiedenen Modellen einer Baureihe wie auch über Baureihen hinweg. Die Optimierung der Baukästen schafft finanziellen Spielraum für die Entwicklung der Zukunftsthemen.

### Vernetzung und automatisiertes Fahren

Mobilität von Personen und Waren ist eine Voraussetzung für wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung. Doch die natürlichen Ressourcen schwinden und der Klimawandel schreitet voran. Kundinnen und Kunden fordern daher ganzheitliche Mobilitätskonzepte, die die Auswirkungen auf die Umwelt minimieren. Sie müssen effizient, nachhaltig, krisensicher, kundenorientiert und jederzeit und überall zugänglich sein.

In unserem konzernweiten Verbund erforschen und entwickeln wir solche Konzepte: Wenn wir die Zukunft der Mobilität gestalten, blicken wir nicht nur auf das Automobil und begleitende Dienstleistungen. Wir beziehen alle Verkehrsmittel, die Verkehrsinfrastrukturen und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ein. Digitale Vernetzung und das automatisierte Fahren ermöglichen völlig neue Lösungsansätze. Mit ihnen können wir unseren Beitrag zu einem ganzheitlichen Mobilitätssystem der Zukunft leisten und die Transformation unserer Branche vorantreiben.

Die Grundlage dafür ist Software. Im Rahmen seiner Strategie erklärte der Volkswagen Konzern die Softwareentwicklung zu einer der Ziel-Kernkompetenzen. Mit Unterstützung der CARIAD als synergetischer Software-Einheit im Konzern soll ein nachhaltiges, komfortables, vernetztes und sicheres automobiles Erlebnis für die Kundinnen und Kunden der Marken unseres Konzerns entwickelt werden.

Im Jahr 2024 hat der Volkswagen Konzern seine Software Governance konsequent weiterentwickelt. CARIAD führt die querschnittlichen Technologien automatisiertes Fahren, Infotainment sowie Daten, Backend und Cloud im Rahmen der Software Governance über alle Architekturen und Software-Technologien des Konzerns. Ziel ist die beschleunigte und effizientere Entwicklung und Lieferung der Software für die Marken im Konzern und ein noch engeres Zusammenarbeitsmodell zwischen CARIAD und den Konzernmarken, bei dem die Marke Volkswagen Pkw die Verantwortung für die Elektronik-Architektur $E^3$ 1.1 und Audi für die $E^3$ 1.2 übernehmen.

Entwicklerinnen und Entwickler von CARIAD arbeiten in Innovationszentren an Standorten in Deutschland und Europa, China sowie den USA. Die deutsche Muttergesellschaft CARIAD SE beschäftigt rund 6.000 Expertinnen und Experten, die die Weiterentwicklung folgender Lösungen im Konzern vorantreiben:

- Integration der Software für die globalen Elektronik-Architekturen E³ 1.1 für Volumenfahrzeuge, E³ 1.2 für Premium- und Luxusfahrzeuge und die China Electronic Architecture (CEA) zusammen mit XPeng für in China entwickelte Fahrzeuge,
- die Anbindung an skalierbare Cloud-Plattformen,
- Infotainment-Plattformen,
- Fahrassistenzsysteme, automatisierte Parkfunktionen und hochautomatisiertes Fahren für private Mobilität,
- Aufbereitung von Daten als Basis für neue Mobilitätsdienste und digitale Geschäftsmodelle.

Im Jahr 2024 führte die Transformation von CARIAD zur Erreichung der Lieferfähigkeit, durch die die Marken Audi und Porsche die ersten Modelle auf Basis der neue Elektronik-Architektur E³ 1.2 auf den Markt brachten. Die Software von CARIAD wird dabei skalierbar in den vollelektrischen Fahrzeugen der PPE-Plattform sowie den Verbrennerfahrzeugen der PPC-Plattform eingesetzt.

Auch für die Fahrzeuge auf Basis der Elektronikarchitektur E³ 1.1 sowie weiteren Bestandsarchitekturen lieferte CARIAD 2024 regelmäßig Software-Releases und Online-Updates für die Marken Volkswagen Pkw, Škoda, SEAT/CUPRA und Audi in allen wesentlichen internationalen Märkten.

Ein zentraler Fokus für CARIAD lag 2024 darüber hinaus auf der Entwicklung im konzerneigenen SDV Hub. Darin konzipierten CARIAD, Audi und Volkswagen gemeinsam die Basis für die softwaredefinierten Fahrzeuge (SDV) der nächsten Generation. Die einheitliche Zukunftsarchitektur E³ 2.0 wurde dafür neu ausgerichtet und in eine SDV-Zonenarchitektur überführt. Mit der erfolgreichen Gründung des Joint Ventures Rivian and Volkswagen Group Technologies ging die Verantwortung für die Entwicklung des SDVs und der Zonenarchitektur von CARIAD auf das Joint Venture über.

Fahrzeugsoftware der nächsten Generation soll auch den Weg zu autonomen Fahrfunktionen der Zukunft ebnen. Die Entwicklung des autonomen Fahrens ist Kernbestandteil unserer Konzernstrategie. CARIAD verantwortet die Entwicklung teil- und hochautomatisierter Fahrfunktionen für die Marken des Konzerns. Diese Anwendungen sollen auf unterschiedlichen Leistungsebenen schrittweise in neuen Fahrzeugmodellen eingeführt werden. Volkswagen Nutzfahrzeuge ist dabei speziell für die Bereiche Mobility and Transportation as a Service (MaaS/TaaS) zuständig. Das autonome Fahren wird an neue Service-Modelle geknüpft, also geteilte Mobilität in den genannten Bereichen mit Robo-Shuttles und -Transportern.

Die Entwicklung automatisierter und autonomer Fahrtechnologien erfolgt jeweils mit Entwicklungspartnern.

### Mit Allianzen Kräfte bündeln

Unsere Strategie sieht die Transformation unseres Kerngeschäfts und den gleichzeitigen Ausbau des Geschäftsfelds für Mobilitätslösungen vor. Entscheidend für den Erfolg dieser Vorhaben ist, dass wir unsere Innovationskraft auf ein noch breiteres Fundament stellen.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns bündeln wir im Bereich Volkswagen Group Innovation die technologischen Innovationsaktivitäten. An sieben Standorten weltweit – in den USA, Europa und Asien – arbeiten Beschäftigte an nachhaltigen Lösungen für urbane und interurbane Mobilitätssysteme. Um Digitalisierung, Nachhaltigkeit und E-Mobilität fortlaufend mit innovativen Projekten zu unterstützen, werden regelmäßig vorentwicklungsreife Technologien und Aktivitäten aus der Volkswagen Group Innovation in unsere Konzernmarken transferiert. Damit schaffen wir eine agile Innovationsstruktur, die es uns erlaubt, auch kurzfristig neue Meilenstein-Projekte mit innovativen internationalen Partnern zu initiieren.

Das Wachstum in Sachen Mobilität definiert sich stark über regionale Innovationsaktivitäten. Volkswagen fokussiert daher seine strategischen Venture-Capital-Aktivitäten und Partnerschaften im internationalen Innovationsökosystem des Konzerns. Das hilft uns, regionale Kundenbedürfnisse genauer zu erkennen, unser Angebot entsprechend anzupassen und wettbewerbsgerechte Kostenstrukturen zu etablieren. Dabei setzen wir stärker als bisher auf Partnerschaften, Zukäufe und Venture-Capital-Investitionen und steuern die Auswahl der Engagements zentral, um den größtmöglichen Wert für den Konzern und seine Marken zu schaffen. Unter diesem Aspekt führen wir mit der Ford Motor Company eine Allianz für leichte Nutzfahrzeuge und Elektrifizierung, die

insgesamt drei Fahrzeugprojekte beinhaltet: einen Stadtlieferwagen (Ford Transit Connect auf Basis des Volkswagen Caddy), einen mittelgroßen Pickup (Volkswagen Amarok auf Basis des Ford Ranger) und einen Transporter im Ein-Tonnen-Ladesegment. Der Ford Transit Connect und der Amarok sind seit 2022 im Markt. Der New Transporter (basierend auf dem Ford Transit Custom) feierte im Jahr 2024 seine Weltpremiere, die ersten Fahrzeuge wurden Ende 2024 ausgeliefert. Außerdem wird Ford den MEB von Volkswagen für zwei elektrische Volumenmodelle nutzen. Mit der Kooperation wollen Volkswagen und Ford ihre Wettbewerbsfähigkeit erhöhen, die Produkte noch besser auf die Wünsche der Kundinnen und Kunden weltweit ausrichten und gleichzeitig Synergien bei Kosten und Investitionen heben.

Zur Ausgestaltung der Rahmenbedingungen für die Zulassung und Einführung unseres eigenen Self-Driving-Systems beteiligen wir uns aktiv an öffentlichen Projekten. Die Erfahrungen, die wir dort sammeln, kommen den Marken des Konzerns und damit unseren Kundinnen und Kunden zugute.

Die Entwicklung der automatisierten Fahrfunktionen für die Kundinnen und Kunden unserer Marken übernimmt konzernübergreifend die Softwaretochter CARIAD. In der Automated Driving Alliance arbeiten CARIAD und die Robert Bosch GmbH daran, das teil- und hochautomatisierte Fahren für das Volumensegment verfügbar zu machen. Die zu entwickelnden Funktionen sollen Autofahrerinnen und Autofahrer im Rahmen der regulatorischen Vorgaben und Grenzen umfangreich bei der Fahraufgabe unterstützen: auf der Autobahn beispielsweise sowohl durch einen aktiven Spurwechsel als auch eine sogenannte „handsfree"-Funktion. Fahrerinnen und Fahrer bleiben zwar weiter in der Verantwortung, können allerdings dank „handsfree"-Funktionen auf der Autobahn die Hände vom Lenkrad nehmen – beispielsweise beim Fahren in der eigenen Fahrspur.

Auf dem chinesischen Markt setzt CARIAD zudem auf lokale Partnerschaften, um die Entwicklungskompetenzen weiter zu stärken. 2024 verkündete der Volkswagen Konzern seine Partnerschaft mit XPeng: CARIAD China, Volkswagen Group (China) Technology Company und XPeng entwickeln gemeinsam die neue zonale Elektronikarchitektur China Electrical Architecture (CEA) für den chinesischen Markt.

Im Jahr 2024 wurden weitere zentrale Technologie-Kooperationen in der Region vorangetrieben: Um die Entwicklungskompetenz im Bereich hochautomatisierter Fahrfunktionen auf dem chinesischen Markt weiter zu stärken, baut CARIAD auf eine lokale Partnerschaft mit dem Unternehmen Horizon Robotics im Joint Venture Carizon.

Bereits 2023 schloss CARIAD in China eine Partnerschaft mit dem Softwareanbieter ThunderSoft. Der Fokus des gemeinsamen Joint Ventures CARThunder liegt auf einem neuen Kundenerlebnis in den Bereichen Infotainment und Connectivity.

CARIAD setzt sich zudem für eine offene Zusammenarbeit in der weltweiten Entwicklergemeinschaft ein. Im Jahr 2024 veröffentlichte CARIAD ihr Open-Source-Manifest, trat als erstes Platinmitglied aus der Automobilbranche dem Zephyr Project bei und wurde Mitglied der Linux Foundation. Darüber hinaus beteiligt sich CARIAD bereits als strategisches Mitglied in der Arbeitsgruppe „Software Defined Vehicle" der Open Source Community Eclipse Foundation daran, Software im Auto effizienter zu entwickeln und Innovationen zu fördern.

Nachdem Volkswagen und der US-amerikanische Elektrofahrzeughersteller Rivian im Juni 2024 ihre Absicht bekannt gegeben hatten, ein Joint Venture gründen zu wollen, startete Rivian and Volkswagen Group Technologies nach dem Erreichen technischer Meilensteine sowie dem Vorliegen der notwendigen behördlichen Genehmigungen im Berichtsjahr seine Tätigkeit. Das Joint Venture wird zu gleichen Teilen von beiden Partnern gehalten und agiert als eigenständiges Unternehmen. Ziel der Zusammenarbeit ist die Entwicklung von Software-Defined-Vehicle-Architekturen (SDV-Architekturen) der nächsten Generation, die in künftigen Fahrzeugen beider Unternehmen eingesetzt werden sollen. Das Joint Venture baut auf der bestehenden Software- und Elektronikarchitektur von Rivian auf, um gemeinsam branchenführende Architekturen und Software für SDVs beider Partner zu entwickeln.

## F&E-Kennzahlen

Im Geschäftsjahr 2024 haben wir weltweit 6.740 (5.792) Patente auf Erfindungen unserer Beschäftigten angemeldet, davon die Mehrzahl in Deutschland. Der Trend, dass ein immer größerer Teil dieser Patente auf Anmeldungen in wichtigen Zukunftsfeldern wie Fahrerassistenzsysteme und Automatisierung, Digitalisierung, Elektromobilität (inklusive Batterietechnologie) sowie künstliche Intelligenz entfällt, hat sich auch im Jahr 2024 fortgesetzt.

In Summe waren die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile im Berichtsjahr mit 21,0 (21,8) Mrd. € um 3,6 % niedriger als im Vorjahr; ihr Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile – die F&E-Quote – lag bei 7,9 (8,1) %. Neben neuen Modellen standen vor allem die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios, die Digitalisierung, neue Technologien und die Weiterentwicklung der modularen und rein elektrischen Baukästen und Plattformen im Mittelpunkt. Die Aktivierungsquote belief sich auf 48,8 (51,2) %. Die nach IFRS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten erhöhten sich auf 18,0 (15,8) Mrd. €.

Im Bereich Forschung und Entwicklung waren am 31. Dezember 2024 – einschließlich der At Equity konsolidierten chinesischen Joint Ventures – konzernweit 62.780 (+ 5,3 %) Beschäftigte tätig; das entspricht einem Anteil von 9,2 % an der Belegschaft.

### FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt | 20.999 | 21.779 |
| davon aktivierte Entwicklungskosten | 10.244 | 11.142 |
| Aktivierungsquote in % | 48,8 | 51,2 |
| Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten | 7.209 | 5.187 |
| Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten | 17.963 | 15.824 |
| | | |
| Umsatzerlöse | 265.887 | 268.156 |
| Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt | 20.999 | 21.779 |
| **F&E-Quote** | **7,9** | **8,1** |

## BESCHAFFUNG

Die zentrale Aufgabe der Beschaffung ist es, entlang der Dimensionen Effizienz, Nachhaltigkeit und Resilienz den Unternehmenserfolg mitzusteuern. Das Jahr 2024 war insbesondere davon geprägt, die Versorgung mit Fahrzeugteilen abzusichern und die Kosten zu optimieren, um einen Beitrag für das Unternehmensergebnis zu leisten.

### Beschaffungsstrategie

Die Beschaffungsorganisationen im Volkswagen Konzern leisten einen integralen Beitrag zur Konzernstrategie. Eine wesentliche Aufgabe besteht darin, das Beschaffungsnetzwerk zu stärken und die Zusammenarbeit über Marken und Regionen hinweg zu intensivieren. Durch die Nutzung globaler Synergien ergeben sich zudem Potenziale für eine langfristige Reduzierung der Kosten für Rohstoffe, Bauteile und Dienstleistungen.

Die Häufigkeit, Dauer und Intensität von Krisen und die damit verbundenen Störungen der Lieferketten sind seit Beginn der 2020er-Jahre deutlich gestiegen. Als Konsequenz daraus wollen die Beschaffungsorganisationen gemeinsam mit internen Schnittstellenpartnern sowie Lieferanten die Resilienz in der Versorgung stärken. Das Etablieren von Konzepten und Werkzeugen sowie das Bereitstellen zusätzlicher Kapazitäten für Strategie- und Risikoanalysen sollen hierbei ein vorausschauendes und vollumfängliches Monitoring der Lieferketten entlang definierter Kriterien, wie politischen Einflussfaktoren, wirtschaftlichen Entwicklungen oder Umweltrisiken, ermöglichen.

Die Transformation der Automobilindustrie hin zur Elektromobilität verlangt von den Beschaffungsorganisationen auch eine Anpassung ihres Zulieferernetzwerks. Die Zusammenarbeit mit diesen Lieferanten soll im Rahmen strategischer Partnerschaften individuell gestaltet werden, wobei die Transformation als gemeinschaftliche Aufgabe verstanden wird. Der Ausbau von Partnerschaften ist generell ein weiteres Schwerpunktthema in der Beschaffung, sowohl intern in Form von marken- und fachbereichsübergreifender Zusammenarbeit als auch bezogen auf externe Lieferanten des Volkswagen Konzerns. Das Fundament für alle strategischen Maßnahmen bilden dabei auch die Digitalisierung und effiziente Prozesse. Insbesondere die Nutzung einer neuen digitalen Zulieferplattform und des zukünftig zentralen Daten-Ökosystems Catena-X bildet die Voraussetzungen für datengesteuerte Wertschöpfungsketten und ist Kernpunkt dieses Handlungsfeldes.

### Elektromobilität

Die technologische Weiterentwicklung schreitet rasant voran. Zentrale Aufgabe der Beschaffung ist es, die sich ändernden Bedarfe nachhaltig und kosteneffizient abzusichern. Nachhaltiges Handeln, transparente Lieferströme sowie energie- und $CO_2$-optimierte Lieferketten sind dabei wesentliche Bestandteile unserer Auftragsvergaben. Unsere Partner begleiten wir mit einer aktiven Steuerung der Lieferantentransformation von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu vollelektrischen Fahrzeugen sowie mit einer nachhaltigen Reduzierung der $CO_2$-Emissionen entlang der gesamten Lieferkette. Um unserem Unternehmen eine führende Kostenposition zu verschaffen, bündeln wir weltweite Bedarfe aus den Märkten Europa, Nord- und Südamerika und Asien-Pazifik in ganzheitlichen Konzernvergaben. Zur Reduzierung wirtschaftlicher und geopolitischer Risiken achten wir auf diversifizierte Lieferketten in Verbindung mit einer Zwei-Lieferantenstrategie sowie der Lokalisierung des Zuliefererportfolios für alle Kernkomponenten unserer vollelektrischen Fahrzeugflotte.

### Digitalisierung der Versorgung

Wir arbeiten daran, eine komplett digitalisierte Lieferkette umzusetzen. Sie soll uns dabei unterstützen, die Versorgung abzusichern, konzernweit Synergien zu heben und Transparenz zu schaffen. Dafür schaffen wir eine gemeinsame Datenbasis und nutzen innovative Technologien, die eine effiziente, vernetzte Zusammenarbeit in Echtzeit ermöglichen – im Konzern wie auch mit unseren Partnern. Im Bereich Beschaffung sollen Transaktionen mit unseren Lieferanten zukünftig standardisiert und – wo möglich – automatisiert werden, um nicht nur Transaktionskosten zu reduzieren, sondern auch Geschäftsprozesse zu beschleunigen. Hierbei ist auch die Einbindung von Catena-X, dem Datennetzwerk der Automobilindustrie, ein wichtiger Baustein. Mögliche Versorgungsrisiken sollen frühzeitiger identifiziert und entsprechende Maßnahmen und Alternativen gemeinsam schneller abgeleitet werden können. Mit der Digitalisierungsstrategie der Beschaffung beheben wir die Schwächen der IT-

Systemlandschaft innerhalb der Beschaffung und steigern die Effektivität, Effizienz und Zukunftsfähigkeit der Organisation. Die neue IT-Landschaft der Beschaffung für Produktions- und Allgemeines Material befindet sich im konzernweiten Roll-out und wurde bereits in einigen Marken implementiert.

### Struktur der wichtigsten Einkaufsmärkte

Die Beschaffung des Volkswagen Konzerns steht in der Verantwortung, kosteneffiziente, resiliente und nachhaltige Lieferketten sicherzustellen. Die Beschaffung ist global organisiert und in den wichtigsten Einkaufsmärkten präsent. Neben lokalen Gremien- und Entscheidungsstrukturen werden die Marken und Regionen aus den Bereichen der Konzern Beschaffung geführt. Dies hilft uns einerseits bei der gemeinsamen Umsetzung von Kostenpotenzialen und andererseits bei der Beherrschung von Risiken. Durch die organisierte Vernetzung der Beschaffungsorganisation in den Marken wollen wir in der Lage sein, konzernweite Synergien zu heben und Produktionsmaterial, Sachinvestitionen und Dienstleistungen weltweit in der geforderten Qualität und zu bestmöglichen Konditionen einzukaufen. Zusätzlich zu den Beschaffungseinheiten der Marken betreibt die Beschaffung Regionalbüros in strategischen Einkaufsmärkten. Im Beschaffungsverbund werden dort stetig neue und lokale Lieferanten ermittelt und qualifiziert.

### Supply Chain Management der Beschaffung

Innerhalb des Supply Chain Managements der Beschaffung fokussieren wir uns darauf, die Versorgung in Anlaufphasen und im Seriengeschäft abzusichern. Dies umfasst die Begleitung der Industrialisierung bei unseren Lieferanten, die Serienüberwachung sowie das Management von Versorgungskrisen, die zum Beispiel aufgrund von geopolitischen Krisen oder durch Naturereignisse auftreten können. Mit der Einführung des strategischen Halbleitermanagements hat sich der Volkswagen Konzern neu ausgerichtet. Somit unterhält der Volkswagen Konzern direkte Geschäftsbeziehungen mit strategisch relevanten Halbleiterherstellern und nimmt direkten Einfluss auf die Auswahl der Komponenten für die Elektronikarchitektur. Ziel dieser Aktivität ist die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Konzern-Produktportfolio sowie die Versorgungsabsicherung der Kernkomponenten auf Halbleiterebene.

Bereits in der frühen Phase neuer Projekte führen wir Audits durch, um die Versorgung durch unsere Lieferanten abzusichern. Des Weiteren erfolgt eine Begleitung der Kaufteile entlang der einzelnen Projektmeilensteine bis zum Produktionsstart. Dabei fordern insbesondere komplexe Bauteile immer wieder eine Vor-Ort-Begleitung durch unser Lieferantenmanagement. Abschließend erfolgt eine Abnahme der Produktionskapazitäten, um den Serienanlauf der Fahrzeuge in unseren Werken zeitgerecht zu ermöglichen.

Darüber hinaus erfolgen regelmäßige Überprüfungen im laufenden Serienbetrieb, beispielsweise bezüglich eines fortlaufenden Bedarfs- und Kapazitätsabgleichs oder möglicher Kapazitätsanpassungen bei den Lieferanten. Hierdurch wird auch die Kapazität der Lieferanten bei der Verwendung von bestehenden Bauteilen in Neuprojekten abgesichert.

Komplexen Herausforderungen entlang der Lieferkette können wir durch unsere etablierte Krisenmanagementstruktur und das weltweite Lieferantennetzwerk entgegenwirken. Damit können wir auf eine Vielzahl von Standorten und Technologien zurückgreifen. Durch die bereichsübergreifende Arbeit zwischen Beschaffung, Qualitätssicherung, Entwicklung, Produktion und Logistik konnten drohende Verluste durch Versorgungsrisiken weitgehend vermieden sowie in reaktiven Fällen die Produktionsfähigkeit aufrechterhalten werden.

### Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen

Grundlage erfolgreicher Geschäftsbeziehungen mit unseren Lieferanten der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette bilden die Achtung der Menschenrechte sowie die Einhaltung von Arbeits- und Gesundheitsschutzstandards und ein aktiver Umweltschutz. Diese Nachhaltigkeitsstandards sind in den „Anforderungen des Volkswagen Konzerns zur Nachhaltigkeit in den Beziehungen zu Geschäftspartnern (Code of Conduct für Geschäftspartner)“ definiert, die diese bei Vertragsabschluss verbindlich bestätigen müssen. Um unsere Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner auch in die tiefergelagerte Lieferkette weiterzureichen, verpflichten wir unsere Lieferanten, unsere Anforderungen an ihre direkten Geschäftspartner weiterzureichen.

Das Sustainability-Rating (S-Rating) ist ein konzerneinheitliches Instrument, mit dem der Grad der Einhaltung dieser Nachhaltigkeitsanforderung des Volkswagen Konzerns von direkten Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko in den Bereichen Umwelt, Soziales und Integrität gemessen und bewertet wird. Das S-Rating basiert auf den Nachhaltigkeitsanforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner und ist seit 2019 vergaberelevant. Die Relevanz eines Lieferanten für dieses Rating ergibt sich unter anderem durch die Unternehmensgröße oder die Risikoexposition, die aus der Art der Dienstleistung abgeleitet wird.

Im Rahmen des S-Rating ermitteln wir den Grad der Einhaltung der Nachhaltigkeitsanforderungen des Volkswagen Konzerns mithilfe eines standardisierten Fragebogens zur Selbsteinschätzung – dem „Self-Assessment-Questionnaire" sowie risikobasiert durch Audits. Bis zum Ende des Berichtsjahres lagen 14.709 S-Ratings für Lieferanten vor. Der Umsatzanteil der direkten Lieferanten mit positivem S-Rating entspricht einem Anteil von 83% des Gesamtbeschaffungsvolumens. Sowohl die Validierung des Fragebogens als auch die Durchführung der Audits erfolgen durch ausgewählte Dienstleister. Erfüllt ein Lieferant unsere Anforderungen zur Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards nicht, so ist er grundsätzlich nicht vergabefähig. Die Verknüpfung von Vergabeentscheidungen an Nachhaltigkeitskriterien ist einer der stärksten Hebel, um diese durchzusetzen. Auf bestehende Nachhaltigkeitsrisiken und -verstöße, auch in der tieferen Lieferkette, reagieren wir mit der systematischen Definition und Umsetzung von Maßnahmen, um diese zu minimieren oder abzustellen. Um eine kontinuierliche Lieferantenentwicklung zu ermöglichen, führen wir mit unseren Lieferanten themenspezifische Nachhaltigkeitstrainings und -workshops an ausgewählten Standorten oder online durch und bieten webbasierte Trainings an. Im Berichtsjahr wurden 9.818 Lieferanten entsprechend geschult.

Im Bereich Dekarbonisierung verfolgt der Volkswagen Konzern das Ziel, kontinuierlich über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs Treibhausgasemissionen zu vermeiden oder zu reduzieren. Insbesondere die Transformation hin zur Elektromobilität verschiebt den Handlungsbedarf von der Nutzungsphase in die Lieferkette und Herstellung von Fahrzeugteilen und Fahrzeugen. Wir sind uns unserer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst und bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen. Im MEB haben wir unter anderem die Nutzung von regenerativer Energie bei Zellherstellern vertraglich verankert. Bei neuen Fahrzeugprojekten werden die $CO_2$-Emissionen in Zukunft zu einem technischen Merkmal für relevante Bauteile für den Volkswagen Konzern. Unsere Lieferanten erhalten demnach verbindliche $CO_2$-Ziele, deren Einhaltung zu jeder Zeit nachweisbar sein muss. Ein Beispiel betrifft die neue SSP, bei der die Batterien mit einem $CO_2$-Grenzwert versehen sind. Um diese Werte erreichen zu können, müssen die Lieferanten Maßnahmen in ihren eigenen Produktionsprozessen und Vorlieferketten umsetzen, beispielsweise den Einsatz von regenerativ erzeugtem Strom. Mit Maßnahmen wie diesen soll der $CO_2$-Fußabdruck vieler Elektrofahrzeugmodelle gesenkt werden. Bei den ID.-Modellen setzt die Marke Volkswagen Pkw weitere nachhaltige Bauteile ein, darunter Batteriegehäuse und Felgen aus $CO_2$-reduziertem Aluminium. So soll die $CO_2$-Bilanz der ID.-Familie bis 2025 um rund zwei Tonnen je Fahrzeug verbessert werden.

Im Rahmen unseres nachhaltigen Lieferantenmanagements engagiert sich der Volkswagen Konzern auch für den Schutz derjenigen Gruppen, die entlang der vor- und nachgelagerten Lieferkette durch negative Auswirkungen betroffen sein können. Um in diesem Zusammenhang mehr Wirkung zu erzielen, haben wir das Human-Rights-Focus-System (HRFS) eingeführt. Mit dem HRFS identifizieren und bearbeiten wir Themen, die mit menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken einhergehen können und einer tiefergehenden Analyse bedürfen. Ziel ist es, auf diese Weise geeignete Präventions- und Abhilfemaßnahmen zu implementieren, die die vielfältigen und oft strukturellen Ursachen von Menschenrechtsverletzungen berücksichtigen können. Um den teilweise umfangreichen Risiken in den tiefergelagerten Rohstofflieferketten zu begegnen, setzten wir 2024 unsere Aktivitäten im Rahmen des Raw-Materials-Due-Diligence-Managementsystems weiter um. Das Managementsystem umfasst derzeit 18 Hochrisikorohstoffe, zu denen risikobasiert spezifische Maßnahmen zur Identifikation, Bewertung und insbesondere Minderung von Nachhaltigkeitsrisiken eingesetzt werden. Für unsere Batterielieferanten sind Transparenzanforderungen eine wesentliche Grundlage des verantwortungsvollen Rohstoffbezugs. Im Zuge dieser vertraglichen Anforderungen für Neuvergaben verlangen wir zum Beispiel die Offenlegung der gesamten vorgelagerten Lieferkette von unseren Batterielieferanten.

## TECHNIK

Der Geschäftsbereich „Technik" des Vorstands gliedert sich in vier Säulen, die sogenannten Tech Stacks. Sie umfassen alle Aktivitäten im Bereich der Batterie, die ebenfalls im TOP-10-Programm im Handlungsfeld „Batterie" verankert sind, alle konzernweiten Themen rund um den Bereich Laden und Energie, die Aktivitäten der Volkswagen Group Components sowie die Vermarktung der Volkswagen Plattformen und Komponenten an Dritte (Platform Business).

Die markenübergreifende Steuerung aller Technikaktivitäten und die konzernweit abgestimmte Wertschöpfungsstrategie zielen auf die Verbesserung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns ab. Sowohl bei traditionellen Technologien als auch bei Zukunftsthemen sollen Synergien realisiert werden, um den Übergang zur Elektromobilität voranzutreiben.

### Batterie

Mit unseren Batterieaktivitäten verfolgen wir das Ziel, die Komplexität und Kosten dieser Schlüsseltechnologie signifikant zu senken, um das Elektrofahrzeug für möglichst viele Menschen attraktiv und bezahlbar zu machen. Sie teilen sich mit dem Center of Excellence Battery (CoE) und der PowerCo in zwei Bereiche. Das CoE vereint als Geschäftseinheit im Konzern alle relevanten Aktivitäten rund um das Batteriesystem. Dazu gehören das Produktmanagement, die Entwicklung, Qualitätssicherung und Beschaffung bis hin zum Recycling am Ende des Lebenszyklus. Das CoE verantwortet dazu das konzernweite Batterieportfolio, wie beispielsweise PHEV-Batterien für die MQB-Plattform sowie BEV-Batterien für die MEB-Plattform. Die neueste Generation stellt das Batteriesystem für Plug-in-Hybrid Fahrzeuge dar, das mit dem neuen Tiguan 2024 in Serie gegangen ist. Weitere Batteriesysteme auf Basis der neuen Einheitszelle sollen in den kommenden Jahren in China, Europa und in den USA folgen.

Volkswagen hat 2022 mit der PowerCo SE, Salzgitter/Deutschland, ein eigenes Unternehmen gegründet, das die weltweiten Aktivitäten zur Zellproduktion des Konzerns bündelt. Vom europäischen Battery Hub in Salzgitter aus steuert das Unternehmen den Aufbau des internationalen Fabrikbetriebs, die Weiterentwicklung der Zelltechnologie, die vertikale Integration der Wertschöpfungskette sowie die Ausstattung der Fabriken mit Maschinen und Anlagen. Die PowerCo setzt auf zwei Schlüsselkonzepte, mit denen sie künftige Industriestandards setzen will: Die Einheitszelle ermöglicht einen flexiblen Einsatz verschiedenster Zellchemien und soll perspektivisch in bis zu 80 % aller Konzernmodelle zum Einsatz kommen. Das zweite Schlüsselkonzept ist die Standardfabrik, die mit einheitlichen Gebäuden, Ausrüstung, IT und Infrastruktur den schnellen Roll-out der Eigenfertigung gewährleisten soll und somit an künftige Innovationen schnell und flexibel angepasst werden kann.

Die konzernweit erste eigene Zellfabrik nach diesem Muster entsteht in Salzgitter. Im Jahr 2024 wurden Produktionsanlagen und -maschinen weiter aufgebaut und die Vorserienproduktion vorbereitet. Neben Salzgitter entstehen weitere Zellfabriken in Valencia/Spanien und in St. Thomas/Kanada. Der Hochlauf der Fabriken orientiert sich am erwarteten Volumen vollelektrischer Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Jede dieser Fabriken soll mit regenerativ erzeugtem Strom betrieben und auf künftiges Closed-Loop-Recycling ausgelegt werden.

Die vertikale Integration der Wertschöpfung ist ein wesentlicher Bestandteil der Batteriestrategie. Im Zuge des Aufbaus einer eigenen Zellfertigung übernimmt Volkswagen schrittweise Verantwortung für weitere Wertschöpfungsstufen, um so die Verfügbarkeiten, Kosten und Nachhaltigkeit wesentlicher Rohstoffe und Materialien besser beeinflussen zu können. Die Absicherung der Rohstoffe erfolgt maßgeblich durch langfristige Lieferverträge und Investitionen mit Partnern.

### Laden und Energie

Der Bereich Laden und Energie nimmt seit 2021 eine Schlüsselrolle in der Elektromobilitätsstrategie des Volkswagen Konzerns ein, mit dem Ziel, ein führender Anbieter eines intelligenten Lade- und Energie-Ökosystems zu werden.

Der Konzern setzt dabei auf zwei wesentliche Schwerpunkte: Zum einen wird der Absatz von elektrifizierten Fahrzeugen durch den Aufbau eines weltweiten Schnellladenetzes unterstützt. In Europa beteiligen sich der Konzern und seine Marken unter anderem am paneuropäischen Joint Venture IONITY und am Joint Venture Ewiva in Italien sowie an weiteren Partnerschaften. Bis 2025 soll so die Anzahl öffentlicher Schnellladepunkte in Europa auf 18.000 gesteigert werden. Gleichzeitig sollen sowohl das nordamerikanische Ladenetz Electrify America – bereits heute eines der größten offenen Ladenetzwerke in den USA – auf 8.000 Schnellladepunkte gesteigert als auch in China mit CAMS die Schnellladepunkte auf 17.000 erweitert werden. Zum anderen werden neue Geschäftsmodelle rund um intelligente Lade- und Energielösungen erschlossen. Der Konzern agiert mit seiner Lade- und Energiemarke Elli in Europa als einer der größten Lade-Abo-Anbieter und bietet mit seinem Ladenetz europaweiten Zugang zu mehr als 850.000 Ladepunkten mit rund 70.000 Schnellladepunkten in 27 Ländern. Im Geschäftsjahr 2024 hat Elli seine Produktpalette mit der Veröffentlichung des Elli Chargers 2 erweitert, um so den Privatkunden intelligentes und kostengünstiges Laden zu ermöglichen. Auf dem Weg zu einem holistischen Energieanbieter ist Elli bereits im Jahr 2023 in den Stromhandel an der Strombörse EPEX Spot eingestiegen. Durch eine strategische Partnerschaft im Bereich Photovoltaikanlagen mit Otovo, Europas führendem Plattformanbieter für Solaranlagen, konnte der Weg 2024 fortgesetzt werden. In Zukunft plant Elli, in ein neues Geschäftsfeld einzusteigen und gemeinsam mit Partnern entlang der Wertschöpfungskette stationäre Großspeicher zu entwickeln, zu bauen und zu betreiben. Die industriellen Energiespeicher von Elli können künftig für die Belieferung von Kundinnen und Kunden und für Arbitrage-Geschäfte am Stromhandelsmarkt zum Einsatz kommen. Ziel ist es, damit maßgeblich zur Stabilisierung und Effizienzsteigerung der Stromnetze beizutragen.

### Volkswagen Group Components

Die unternehmerisch eigenständige Geschäftseinheit Volkswagen Group Components unter dem Dach der Volkswagen AG bildet die dritte Säule des Geschäftsbereichs „Technik". Weltweit sind mehr als 60.000 Beschäftigte in über 60 Werken an 45 Standorten tätig, deren Expertise in der Entwicklung und Fertigung von Fahrzeugkomponenten liegt.

Das Produktportfolio umfasst dabei im Schwerpunkt Tech-Komponenten wie Fahrwerk, Achssysteme, Lenkungen, Getriebe, elektrische Antriebe, Thermomanagementsysteme im elektrischen Antriebsstrang sowie Batteriesysteme.

Mit Einstieg in die Elektromobilität liegt der Fokus konsequent auf der Optimierung des elektrischen Antriebsstrangs für den Konzern sowie der Transformation der Komponentenwerke von der Verbrenner- in die Elektromobilitätswelt.

### Platform Business

In der vierten Säule des Geschäftsbereichs „Technik" wird mit dem Platform Business (Drittmarktgeschäft) die konzernweite Verantwortung für den externen Vertrieb von Plattformen und Komponenten gebündelt. In dieser Organisationseinheit werden die Anbahnung und Akquise (inklusive Vertragsgestaltung) sowie Betreuung von Kundenprojekten einschließlich der dazugehörigen Auftragsabwicklung (Logistik, Abrechnung) verantwortet. Im Rahmen des Kooperationsprojekts mit Ford wurden die notwendigen markenübergreifenden Strukturen und Prozesse innerhalb der Volkswagen Organisation geschaffen, um künftig auch weitere externe Kunden effizient zu bedienen. Im Jahr 2023 hat der Autobauer mit dem Ford Explorer das erste Modell auf MEB-Basis vorgestellt und im Juni 2024 die Serienproduktion gestartet. Mit dem indischen Automobilhersteller Mahindra wurde Anfang 2024 der erste Liefervertrag über Komponenten der MEB-Plattform von Volkswagen sowie der Einheitszelle unterzeichnet.

## PRODUKTION

Unser internationales Produktionsnetzwerk umfasst eine Vielzahl an Prozessschritten vom Lieferanten zur Fabrik, zur Montagelinie und weiter zum Handel sowie Kundinnen und Kunden. Die dauerhafte Effizienz dieses Netzwerks ist entscheidend für unsere Wettbewerbsfähigkeit. Um den Herausforderungen der Zukunft gewachsen zu sein, setzen wir auf umfassende Optimierungen, zukunftsweisende Innovationen, stabile Lieferketten und flexible Strukturen. Im Geschäftsjahr 2024 produzierte der Volkswagen Konzern weltweit 9,0 Mio. Fahrzeuge inklusive der chinesischen Joint Ventures. Dies entspricht einem Rückgang von 3,8 % im Vergleich zum Vorjahr. Die Produktivität blieb inklusive der chinesischen Joint Ventures im Vergleich zum Vorjahr unverändert. Ohne die chinesischen Joint Ventures produzierte der Volkswagen Konzern weltweit 6,2 Mio. Fahrzeuge, was einem Rückgang von 0,4 % gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Produktivität blieb bei einem Rückgang von 0,8 % auf dem Niveau des Vorjahres.

Im Jahr 2024 haben Naturereignisse zu Produktionseinschränkungen im Volkswagen Konzern geführt. Insbesondere Hochwasser sowie Überschwemmungen in Mittel- und Osteuropa haben Lieferketten vorübergehend unterbrochen. Durch kurzfristiges Eingreifen aller beteiligten Bereiche konnte die Produktion aufrecht erhalten werden.

### Produktionsstrategie

Wir schärfen den Fokus bei der Transformation unserer Produktion und Logistik und verfolgen dabei die Zielsetzung, die Produktion nachhaltig zu gestalten, den Aufwand zu minimieren, die Prozesse zu verschlanken und das Team zu stärken.

Übergreifendes Ziel ist es, die Produktivität und die Profitabilität zu steigern. Das ermöglicht uns, Produkte mit hoher Qualität und hohem Kundennutzen zu wettbewerbsfähigen Kosten in unseren Standorten zu fertigen. Durch die markenübergreifende inhaltliche Ausrichtung unserer Aktivitäten wollen wir die Kräfte und Potenziale unserer weltweiten Fertigung und Logistik bündeln und somit Synergien erschließen.

Unser Strategieprozess basiert auf einer Szenarienmethodik. Damit einhergehend wird die strategische Ausrichtung der Produktion revolvierend auf Aktualität überprüft und so der inhaltliche Rahmen für die Fokus-Themen des jeweiligen Jahres gebildet. Sie reichen von Themen rund um den Menschen, beispielsweise in Form von Kompetenzprognosen, über effiziente und resiliente Prozesse, die Absicherung des Erreichens von Kostenzielen bis hin zu Digitalisierung und Umwelt sowie dem Produktions- und Logistiknetzwerk.

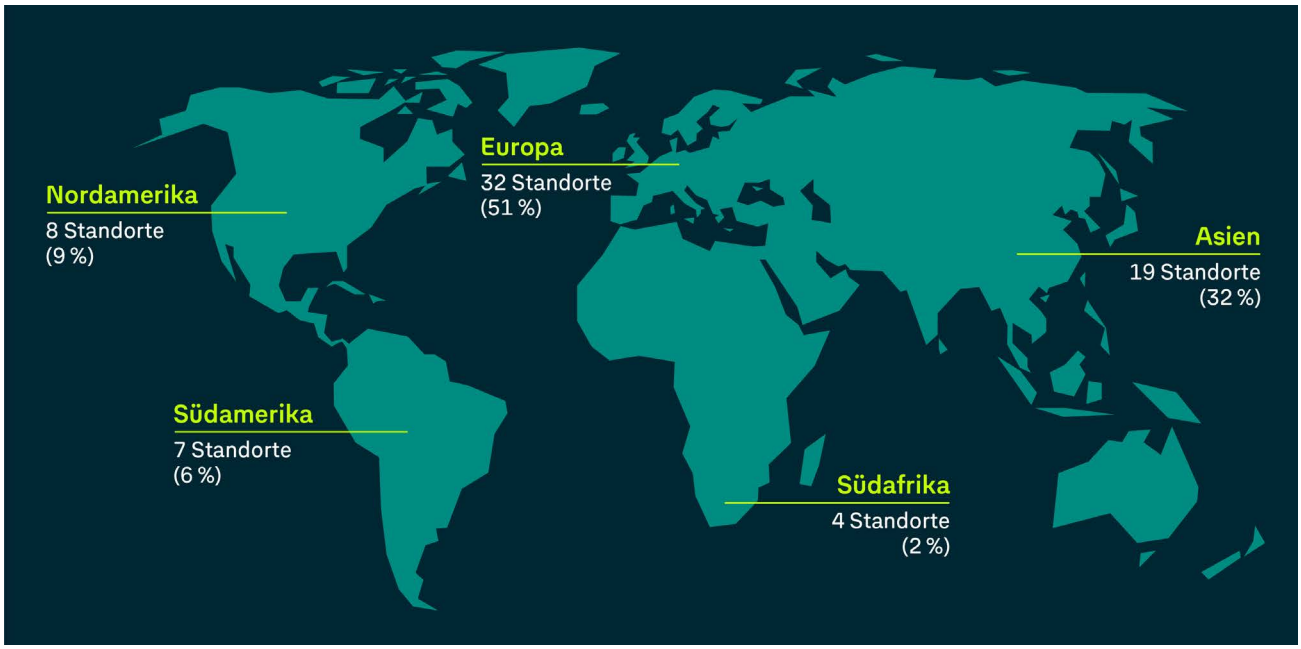
### Globales Produktionsnetzwerk

Das Produktionsnetzwerk des Konzerns erstreckt sich über 115 Produktionsstandorte einschließlich unserer chinesischen Joint Ventures. 70 Standorte davon sind fahrzeugproduzierende Werke. Eine Standardisierung der Produktion mit einheitlichen Produktkonzepten, Anlagen, Betriebsmitteln und Fertigungsprozessen innerhalb einer Produktfamilie ist ein wesentlicher Faktor unserer zukunftsorientierten Fertigung. Wir entwickeln unsere Produktionskonzepte stetig weiter, richten sie auf neue Technologien aus und wollen dabei ambitionierte Ziele in den einzelnen Projekten realisieren. Dem Volkswagen Konzern ist 2024 in einem herausfordernden Umfeld der Anlauf von 82 Fahrzeugprojekten gelungen, davon waren 22 neue Produkte beziehungsweise Produktnachfolger sowie 60 Produktaufwertungen oder Derivate.

Die flexiblen Produktionskapazitäten auf Basis unserer Plattformen bieten die Möglichkeit, auf sich verändernde Marktanforderungen zu reagieren, das Produktionsnetzwerk bedarfsorientiert auszulasten sowie markenübergreifend Synergien durch Mehrmarkenstandorte zu realisieren. Von den fahrzeugbauenden Produktionsstandorten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sind bereits fast die Hälfte Mehrmarkenstandorte. Musterbeispiele im Konzern sind hierfür die Standorte Bratislava und Zwickau. In Bratislava werden Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Škoda, Audi und Porsche auf gemeinsamen Plattformen des Modularen Längsbaukastens (MLB) und des MQB gefertigt. In Zwickau fertigen wir derzeit Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Audi und CUPRA auf gemeinsamen Plattformen des MEB.

## FAHRZEUGPRODUKTIONSSTANDORTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

*Anteil an der Gesamtproduktion 2024 in Prozent*




Bei der Transformation des Volkswagen Konzerns stehen innovative, effiziente, nachhaltige und kundenorientierte sowie auf profitables Wachstum fokussierte Mobilitätslösungen im Vordergrund. Eine Grundlage hierfür war die Einführung des MEB und später für die Premium- und Sportmarken die rein elektrische PPE, um markenübergreifende Synergien in der Fertigung zu heben. Damit wurden zum Jahresende 2024 im weltweiten Produktionsnetzwerk für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an 18 Standorten Elektrofahrzeuge produziert.

### Neue Technologien und Digitalisierung

Im Rahmen des Konzern-TOP-10-Programms, das die strategische Basis für neue Technologien und die Digitalisierung in der Produktion für das Geschäftsjahr 2024 bildete, wurde der Fokus auf Geschwindigkeit und Mehrwert von IT-Produkten sowie auf den Einsatz von künstlicher Intelligenz gelegt. Die digitale Transformation ist prägend für die zukünftige Weiterentwicklung unserer Prozesslandschaft. Der damit einhergehende Umbau beinhaltet die Umstellung auf eine wertstrom- und produktorientierte Softwareentwicklung innerhalb des Konzerns. Insgesamt stehen bereits mehr als 100 neue Applikationen für den Einsatz in den Produktions- und Logistikprozessen zur Verfügung. Beispiele erstrecken sich von virtuellen Trainings für neue Fahrzeuganläufe, Identifizierung und Umsetzung von Energieeinsparpotenzialen bis zum Einsatz von künstlicher Intelligenz. Die Applikationen werden über die gemeinsam mit dem strategischen Partner Amazon Web Services (AWS) entwickelte Digitale Produktionsplattform (DPP) in mittlerweile über 40 Werken ausgerollt.

Im Volkswagen Konzern ist es unser Ziel, digitale und innovative Technologien systematisch zu validieren und deren Einsatz für die Produktion und Logistik zu pilotieren und auszurollen. Dadurch sollen sich Kostenpotenziale in der Wertschöpfungskette sowie flexiblere Umsetzungsmöglichkeiten und Qualitätsverbesserungen realisieren lassen. Die digitale Transformation in der Produktion und Logistik hat das Ziel, die gesamte Prozesskette zu vereinfachen, neue Technologien bestmöglich einzusetzen und autonome Abläufe zu etablieren. Im Jahr 2024 hat Volkswagen unter anderem den Ausbau des Projekts ONE Log, einem Logistiksystem auf Basis SAP S/4 HANA, weitergeführt. Mit ONE Log möchte die Marke Volkswagen Pkw gemeinsam mit anderen Marken wie Audi und Škoda sowie Volkswagen Group Components weltweit die Zukunft der digitalen Logistik gestalten. Ziel ist die einheitliche Informationsverarbeitung und Standardisierung der logistischen Prozesse, wodurch Optimierungen skalierbar und innovative Technologien zentral getrieben werden sollen. Das Projekt umfasst die

verschiedenen Prozesse wie Disposition, Versand und Materialwirtschaft vom Wareneingang bis an die Produktionslinie. Die gezielte Digitalisierungsoffensive soll die Robustheit unserer Werke steigern.

Der Fokus der Innovationsarbeit lag 2024 auf der künstlichen Intelligenz, zum Beispiel für Bildverarbeitung (Computer Vision), für Anwendungen in der Robotik sowie im Bereich „Generative Künstliche Intelligenz". Volkswagen hat im Jahr 2024 priorisierte Anwendungsfelder erschlossen und nutzt erste markenübergreifende Anwendungen, um das Wissensmanagement in den Bereichen Planung und Instandhaltung effizienter zu gestalten. Weitere Anwendungen befinden sich im Bereich des Änderungs- und Anforderungsmanagements. Der Einsatz von Generativer Künstlicher Intelligenz hat das Ziel, Effizienzen im Zusammenhang mit der Informationsverarbeitung und -generierung in der Produktion zu heben.

### Zero Impact Factory

In der strategischen Vision „Zero Impact Factory" entwickeln wir Ideen für eine nachhaltigere Produktion. Die Vision dahinter ist eine Fabrik mit möglichst geringen Auswirkungen auf die Umwelt. Dafür wurden zwei eigenständige Methoden entwickelt: Die Site Checklist analysiert qualitative Aspekte eines Standorts in 11 Handlungsfeldern, während die Impact-Points-Methode die absoluten Umweltauswirkungen eines Standorts quantitativ bewertet. Diese Methoden ermöglichen uns das Erfassen und Reduzieren der quantitativen Umweltauswirkungen unserer Produktionsstandorte insbesondere in den Handlungsfeldern Klimaschutz und Energie, Emissionen, Wasser sowie Abfall. Zusätzlich im Fokus stehen auch qualitative Aspekte wie das Erscheinungsbild unserer Fabriken, unser Engagement für die Biodiversität, der Schutz von Böden, ein funktionierendes Umwelt-Compliance-Management, die Verbesserung unserer Ressourceneffizienz sowie ein umweltfreundliches Mobilitätsmanagement für Mitarbeiter- und Gütertransport.

Die Impact-Points-Methode als Kennzahl der „Zero Impact Factory" soll ab 2025 das bisherige Kennzahlensystem der Umwelt Entlastung Produktion (UEP) ablösen. Dadurch erfolgt ein Wechsel von fahrzeugspezifischen Kennzahlen hin zu einer Reduzierung der absoluten Umweltauswirkungen unserer Produktion.

In einem IT-gestützten System erfassen und katalogisieren wir Maßnahmen, die wir für einen konzernweiten Best-Practice-Austausch zur Verfügung stellen. Im Berichtsjahr wurden rund 1.700 umgesetzte Maßnahmen im Bereich Umwelt und Energie nachverfolgt und dokumentiert. Sie dienen der Verbesserung der Infrastruktur und der Produktionsprozesse von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen und können einen positiven Einfluss auf die Umweltindikatoren des Konzerns haben sowie in ökonomischer Hinsicht sinnvoll sein.

### Zero Impact Logistics

Die vom Volkswagen Konzern ergriffenen Maßnahmen für eine zukünftig bilanziell $CO_2$-neutrale Logistik umfassen beispielsweise die fortlaufende Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene und die nahezu vollständige $CO_2$-Vermeidung durch den Einsatz von Ökostrom aus erneuerbaren Energiequellen auf den elektrifizierten Strecken im Schienenverkehr in Deutschland und weiteren europäischen Ländern in Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dies ist ein wichtiger Beitrag, um die Treibhausgas-Emissionen in der Wertschöpfungskette zu reduzieren. Voraussetzung hierfür ist jedoch unter anderem eine ausreichend zur Verfügung stehende Kapazität in der Infrastruktur des Schienennetzes, vor allem in Deutschland.

Die Vorbereitungen für den Einsatz von rein batterieelektrisch angetriebenen Lkw und biogenen Kraftstoffen im Lkw-Netzwerk stehen ebenfalls im Fokus. Auch den Transport von Hochvoltbatterien für Elektrofahrzeuge gestaltet der Volkswagen Konzern, beispielsweise am Komponentenstandort Braunschweig, umweltbewusst und effizient. Dort werden die Batterien vollautomatisch auf die Züge geladen und anschließend unter Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien in das Werk Zwickau befördert.

Für den Fahrzeugtransport über den Nordatlantik nutzt die Konzernlogistik dreizehn Roll-on-Roll-off-Charterschiffe, davon werden zwei mit schadstoffarmem Flüssigerdgas (LNG) betrieben. Bis Ende des Jahres 2024 wurden auf dieser Route schrittweise vier weitere mit LNG angetriebene Autofrachter in Betrieb genommen und dadurch sechs konventionell betriebene Schiffe abgelöst. Im Vergleich zu anderen mit LNG betriebenen Schiffsmotoren sind die Charterschiffe der Konzernlogistik klimaschonender, da durch die Hochdrucktechnologie der Zwei-Takt-Motoren von MAN Energy Solutions nahezu kein Methan entweichen kann. Grundsätzlich ermöglichen die Dual-Fuel-Motoren zudem den zukünftigen Einsatz von nichtfossilen Treib-

stoffen wie Biogas (Bio-LNG), E-Gas (synthetisches Gas) auf Basis von erneuerbaren Energien oder Biofuel. Dadurch ließen sich die $CO_2$-Emissionen noch weiter reduzieren.

Auf europäischen Seerouten betreibt die Konzernlogistik seit 2021 dauerhaft zwei Charterschiffe mit Bio-Treibstoff, der gegenüber herkömmlichen fossilen Treibstoffen weniger $CO_2$ verursacht. Den Rohstoff dafür bilden alte Speiseöle und Fette. Dabei handelt es sich um Abfälle und Reststoffe, beispielsweise aus Gastronomie und Lebensmittelindustrie, die nicht für die Weiterverarbeitung zu Nahrungs- oder Futtermitteln genutzt werden können.

### MARKETING UND VERTRIEB

Wir verstehen uns als innovativer und nachhaltiger Mobilitätsanbieter für alle gewerblichen und privaten Kundinnen und Kunden weltweit – mit einem Produktportfolio, das unsere erfolgreichen Marken und innovative Finanzdienstleistungen umfasst.

Gemeinsam mit ihren Vertriebspartnern und Importeuren haben sich unsere Pkw-Marken auf ein Vorgehen zur Integration neuartiger Produkte und Services in das Vertriebsnetz verständigt. Im Vordergrund steht dabei der sichere und rechtskonforme Umgang mit Kundendaten und die Art und Weise, wie diese bei digitalen Produkten und Services oder beim Fahrzeugkauf verarbeitet werden. In vielen Ländern wurden die gesetzlichen Anforderungen an den Umgang mit Kundendaten verschärft. Gleichzeitig kommen immer mehr Konzernfahrzeuge auf den Markt, die je nach Ausstattung und Verfügbarkeit mit dem Internet verbunden sind. Wir investieren verstärkt in Vertriebssysteme und -prozesse mit dem Ziel, das individuelle Kundenerlebnis in allen Vertriebskanälen weiter zu digitalisieren und zu verbessern. Die wirtschaftliche Kraft und Profitabilität des Volkswagen Konzerns basiert auf einem breiten Portfolio von starken Marken. Unser Ziel ist es, Markenprofile stetig zu schärfen und die jeweiligen Kundensegmente, die die Marken bedienen, möglichst trennscharf abzugrenzen beziehungsweise bei Bedarf gezielt zu ergänzen. So wollen wir eine hohe Marktabdeckung bei großer Effizienz und geringer Kannibalisierung der jeweiligen Marken erreichen. Dazu haben wir eine automobilspezifische Kundensegmentierung etabliert, um die Positionierung unserer Marken zu steuern und zu verbessern.

Im Rahmen unserer Konzernstrategie haben wir auf den Markt China und die Region Nordamerika aufgrund ihrer hohen strategischen Bedeutung als größter Einzelmarkt beziehungsweise Region mit dem größten Wachstumspotenzial für den Volkswagen Konzern ein besonderes Augenmerk gelegt. Aus der Konzernstrategie wurden Zielbilder zur Transformation des Vertriebs abgeleitet. Sie sind die Grundlage für die Entwicklung des Vertriebs hin zum Mobilitätsanbieter und sollen uns befähigen, noch flexibler und zielgerichteter auf die Wünsche unserer Kundinnen und Kunden zu reagieren und zusätzliche Ertragspotenziale, beispielsweise über digitale Geschäftsmodelle, zu heben.

Nach der erfolgten Übernahme der Europcar Mobility Group mit zwei Konsortialpartnern soll Europcar zum Eckpfeiler eines Vehicle-on-Demand (VoD) Produktportfolios werden, das den Mobilitätsbedarf der Kundinnen und Kunden von der Fahrzeugnutzung für ein paar Stunden bis hin zum Abonnement für mehrere Monate abdeckt. Wir gehen davon aus, dass die meisten Menschen bis 2030 weiterhin individuelle Mobilität bevorzugen werden, aber ihr Hauptinteresse wird die Nutzung und weniger der Besitz von Fahrzeugen sein. Der Volkswagen Konzern möchte am voraussichtlich schnell wachsenden Markt für Mobilitätsdienstleistungen partizipieren.

Auch im Bereich Marketing und Vertrieb sind wir uns unserer Verantwortung für Klima und Umwelt bewusst. Neben dem breiten Angebot an vollelektrischen Fahrzeugen und Hybridmodellen haben wir das Projekt „goTOzero retail" ins Leben gerufen, das sich auf die Dekarbonisierung und Steigerung der ESG-Leistung des gesamten Vertriebsnetzes fokussiert und unsere Vertriebspartner bei der Umstellung hin zu einem klimaneutralen Geschäftsmodell unterstützen soll. Der $CO_2$-Fußabdruck des Vertriebsnetzes soll damit bis 2030 bilanziell um mindestens 30 % gegenüber 2020 verringert werden. Um die richtigen Maßnahmen zu identifizieren und erfolgreich umzusetzen, stehen den Betrieben Handbücher, Schulungen und Marketingmaterialien zur Verfügung. Darüber hinaus wurde ein Zertifizierungsmodell für das gesamte Handelsnetz etabliert, welches sowohl regulatorischen Anforderungen als auch Kundenerwartungen Rechnung tragen soll.

### Kundenzufriedenheit, Kundentreue und Kundeneroberung

Der Volkswagen Konzern richtet seine Vertriebsaktivitäten darauf aus, seine Kundinnen und Kunden zu begeistern. Das hat für uns höchste Priorität, denn begeisterte Kundinnen und Kunden sind unseren Marken treu und empfehlen unsere Produkte und Dienstleistungen weiter. Dafür messen wir die Kundenzufriedenheit entlang der Kundenkontaktpunkte mit unseren Marken und thematisieren sie in Vorstandsgremien. Neben der Zufriedenheit mit unseren Produkten und Services legen wir Wert auf eine emotionale Bindung an unsere Marken. Dabei ist es uns wichtig, Kundinnen und Kunden zu halten und neue zu gewinnen. Um unseren Erfolg auf diesem Gebiet zu messen, erheben und analysieren wir für die Pkw-produzierenden Marken geeignete Kennzahlen: Die Loyalitätsrate stellt den Anteil der Kundinnen und Kunden unserer Pkw-Marken dar, die erneut ein Konzernmodell gekauft haben. Die Marken Volkswagen Pkw, Škoda, Audi und Porsche belegen in der Loyalität dank ihrer treuen Kundinnen und Kunden im Wettbewerbsvergleich seit mehreren Jahren vordere Plätze in den europäischen Kernmärkten. Im Vergleich zu anderen Herstellergruppen belegt der Volkswagen Konzern in den europäischen Kernmärkten bezüglich der Loyalität weiterhin einen Spitzenrang. Mit der Eroberungsrate wird der Anteil der gewonnenen Pkw-Kundinnen und -Kunden in Bezug auf eine markenspezifische Auswahl an Wettbewerbern abgebildet. Die Marke Volkswagen Pkw hat weiterhin eine wettbewerbsüberlegene Eroberungsrate. Die Marken Audi, Škoda, SEAT und CUPRA zeigten 2024 eine verbesserte Eroberung, während Porsche Werte auf Vorjahresniveau verzeichnete.

Auf den europäischen Kernmärkten haben sich 2024 das Markenimage und das Markenvertrauen der Marke Volkswagen Pkw über Gesamtmarktniveau stabilisiert. Audi und Porsche belegen im Imageranking weiterhin Spitzenplätze.

### Elektromobilität und Digitalisierung im Konzern Vertrieb

Im Rahmen unserer Elektrifizierungsoffensive wollen wir das Angebot an rein batterieelektrischen Fahrzeugen sukzessive erhöhen. Diese Offensive wird ergänzt um kundenorientierte Angebote rund um das Fahrzeug, wie kundenspezifische Ladeinfrastrukturlösungen sowie mobile Online-Dienste. Damit entwickelt sich der Volkswagen Konzern vom Automobilhersteller zum Mobilitätsdienstleister – was an den Vertrieb neue Herausforderungen stellt.

Die Digitalisierung bietet dem Vertrieb Chancen, unter anderem eine verbesserte Kundenansprache. Grundlage für unser Handeln ist eine klar definierte Strategie, die umfangreiche Kooperationen zwischen den Marken und Märkten erfordert, um größtmögliche Synergien zu erzielen. Unser Ziel ist hier, für die Kundinnen und Kunden unserer Marken ein ganz neues Produkterlebnis zu schaffen, das durch eine nahtlose Kommunikation besticht – vom ersten Kaufinteresse über die Inspektionen bis zum Verkauf des Fahrzeugs als Gebrauchtwagen. Damit erschließen wir uns neue Geschäftsmodelle rund um das vernetzte Fahrzeug, insbesondere bei Mobilitäts- und Servicedienstleistungen. Das Fahrzeug wird zum Bestandteil der digitalen Erlebniswelt der Kundinnen und Kunden.

Auch unsere internen Prozesse und Strukturen richten wir an den Methoden und neuen Arbeitsformen von digitalen Innovationen aus. Das Ergebnis sind bereichsübergreifende Projektteams, neue Formen der Zusammenarbeit, eine intensivere Beziehung zur internationalen Start-up-Szene, eine konsolidierte Venture-Capital-Kompetenz – als eine Form der Förderung innovativer Ideen und Geschäftsmodelle – sowie neue schlanke Systeme und Cloud-basierte IT-Lösungen.

### Auto-Abo

Im Geschäftsbereich Volkswagen Group Mobility hat die Volkswagen Financial Services AG im Jahr 2024 das Angebot an Mobilitätsdienstleistungen des Volkswagen Konzerns und seiner Marken erweitert. Insbesondere die Zusammenarbeit mit der Europcar Mobility Group (EMG) ist weiter fortgeschritten. Weltweit wird aktuell an der Umsetzung von zahlreichen gemeinsamen Projekten gearbeitet, von Mobilitätsangeboten für Flottenkunden bis zur Zusammenarbeit bei der Vermarktung von Gebrauchtfahrzeugen.

Unter der Produktbezeichnung VW FS | Auto Abo bietet die Volkswagen Financial Services AG über ihre Beteiligung an der Euromobil GmbH – ein Joint Venture mit der EMG – den Kundinnen und Kunden eine konzernmarkenübergreifende, flexible Alternative zu Leasing und Kreditfinanzierung an, ohne langfristige

Bindungen. Für den deutschen Markt ist die Volkswagen Financial Services AG verantwortlich für die Auto-Abo-Angebote der Konzernmarken Volkswagen, Škoda und Audi und fördert damit auch die Elektrooffensive des Konzerns. Zudem wird ein Auto-Abo für Volkswagen in Frankreich angeboten.

### Großkundengeschäft

Geschäftsbeziehungen mit Großkunden sind oft langfristige Partnerschaften. Diese sorgen unter volatilen Rahmenbedingungen für einen stabileren Fahrzeugabsatz gut ausgestatteter, renditestarker Fahrzeugmodelle als das Segment der Privatkunden.

Gerade in Deutschland und im europäischen Ausland hat der Volkswagen Konzern einen festen Stamm gewerblicher Großkunden. Unser umfangreiches Produktangebot ermöglicht uns, ihre individuellen Mobilitätsanforderungen aus einer Hand zu erfüllen.

In einem um 1,0 % gesunkenen Pkw-Gesamtmarkt in Deutschland lag der Anteil gewerblicher Großkunden an den Gesamtzulassungen im Berichtsjahr bei 19,9 (21,4) %. Der Anteil des Volkswagen Konzerns in diesem Kundensegment stieg auf 48,0 (47,0) %. Außerhalb Deutschlands verzeichneten wir bei den Zulassungen gewerblicher Großkunden in Europa einen Konzernanteil von 27,9 (27,6) %. Dies zeigt, dass das Vertrauen der Großkunden in den Konzern weiterhin auf einem hohen Niveau liegt. Die gute Marktposition im Flotten- und Großkundengeschäft in Europa konnten wir festigen.

### After Sales und Service

Im After-Sales-Geschäft verstehen wir uns als Komplettanbieter für alle kundenrelevanten Produkte und Dienstleistungen. Gemeinsam mit unseren Partnern haben wir den Anspruch, die Mobiliät unserer Kundinnen und Kunden und unserer Fahrzeuge ein Leben lang sicherzustellen. Dazu erweitern wir kontinuierlich unser Portfolio an maßgeschneiderten Angeboten und Dienstleistungen mit dem Ziel, die Kundenerfahrungen zu verbessern und die Zufriedenheit unserer Kundinnen und Kunden zu steigern. Zusätzlich bieten die Partnerbetriebe ein umfangreiches Portfolio von Serviceleistungen für alle Fahrzeugklassen an.

Den Wandel der Mobilitätswelt und unsere konsequente Ausrichtung auf die Elektromobilität unterstützen wir im After-Sales-Bereich durch die Entwicklung neuer Services und innovativer Konzepte. Auf dem Weg der Transformation arbeiten wir mit unterschiedlichen, für die jeweiligen Märkte spezialisierten Partnern zusammen. Mit den daraus resultierenden Connectivity-Diensten können wir auch im After-Sales-Bereich Synergien mit den Marken des Volkswagen Konzerns generieren und neue Möglichkeiten zur Stärkung der Kundenloyalität nutzen.

Neben dem individuellen Service ist die fristgerechte Versorgung mit Originalteilen maßgeblich für die Zufriedenheit unserer Pkw-Kundinnen und Kunden im After-Sales-Bereich. Die Originalteile unserer Pkw-Marken und die Kompetenz der Servicestationen stehen für Qualität, Sicherheit und Werterhalt der Kundenfahrzeuge. Mit unserem weltweiten After-Sales-Netzwerk mit über 130 Depots schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass nahezu alle Servicepartner rund um den Globus innerhalb von 24 Stunden beliefert werden können.

Im Rahmen des Projekts Digital After Sales modernisieren wir die Abläufe und IT-Systeme im After-Sales-Bereich. Mit einem Ansatz, der sowohl die Händler als auch die Kundinnen und Kunden mit ihren individuellen Bedürfnissen in den Mittelpunkt der Produkt- und Serviceentwicklung stellt, wollen wir einerseits administrative Zeit im Handel durch automatisierte und ineinandergreifende Dienstleistungen reduzieren und andererseits vorhandene IT-Systeme stabilisieren sowie Effizienzen heben. Innovative, digitale After-Sales-Dienstleistungen sollen zudem das Kundenerlebnis verbessern.

Auch unser Nutzfahrzeuggeschäft steht weltweit für Qualität der Produkte und für Kundennähe. Unsere Palette von Lkw, Bussen und Motoren ergänzen wir um Dienstleistungen mit dem Ziel, die Kraftstoffeffizienz, Zuverlässigkeit und eine hohe Verfügbarkeit der Fahrzeuge zu gewährleisten. Mit unseren Fahrzeugen, die über einen vollelektrischen oder hybriden Antrieb verfügen, berücksichtigen wir sowohl den Kundenwunsch als auch unsere Verantwortung, einen Beitrag zum emissionsfreien Transportwesen zu leisten. Der Werkstattservice und die Serviceverträge sollen den Kundinnen und Kunden eine hohe Qualität und ein hohes Maß an Sicherheit bieten. Wartungszeiten und -kosten senken wir mit Blick auf die Gesamtbetriebskosten der Fahrzeuge.

Im Bereich Power Engineering helfen wir unseren Kundinnen und Kunden mit MAN PrimeServ, die Verfügbarkeit von Anlagen abzusichern. Das globale Netzwerk mit mehr als 100 PrimeServ-Standorten steht für große

Kundennähe und bietet unter anderem Ersatzteile in Originalqualität, kompetenten technischen Service sowie langlaufende Wartungsverträge.

## QUALITÄT

Die Zufriedenheit unserer Kundinnen und Kunden hängt maßgeblich von der Qualität unserer Produkte und Dienstleistungen ab. Zufrieden und loyal sind Kundinnen und Kunden vor allem dann, wenn ihre Erwartungen an ein Produkt oder an eine Dienstleistung erfüllt oder sogar übertroffen werden. Im gesamten Verlauf des Produkterlebnisses bestimmen Anmutung, Zuverlässigkeit und Service die wahrgenommene Qualität. Wir haben den Anspruch, unsere Kundinnen und Kunden in sämtlichen Bereichen positiv zu überraschen und zu begeistern, um sie auf diese Weise von unserer Qualität zu überzeugen.

Die Digitalisierung stand auch im abgelaufenen Geschäftsjahr im Mittelpunkt unserer Arbeit: Die Entwicklung softwarebasierter Systeme rückt immer weiter in den Fokus und stellt einen erfolgskritischen Faktor im Hinblick auf die Kundenzufriedenheit dar. Der durchgängigen Anwendung der Bewertungsmethode „Automotive SPICE", die wir zur Verbesserung unserer Prozesse einsetzen, kommt daher bei unseren Aktivitäten eine besondere Bedeutung zu. Sie ist ein wichtiger Baustein, um sowohl den Anforderungen unserer Kundinnen und Kunden als auch denen aus regulatorischer und gesetzgeberischer Sicht Rechnung zu tragen.

Bereits seit längerer Zeit etabliert Volkswagen unternehmensweit Maßnahmen zur Cyber Security. Wir verfügen beispielsweise über ein eigenständiges Cyber-Security-Netzwerk über alle Regionen und Konzernmarken hinweg und überwachen potenzielle Cyber-Risiken. Damit schaffen wir eine schnelle Reaktionsfähigkeit gegenüber potenziellen Bedrohungen. Die UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) sieht zum Schutz der Nutzenden unserer Fahrzeuge vor möglichen Angriffen seit Juni 2022 sowohl eine entsprechende Zertifizierung nach UN-R 155 als auch eine Homologation vor, mit denen sichergestellt werden soll, dass Unternehmen den richtigen Umgang mit diesen Aspekten gewährleisten können. Im Konzern verfolgen wir das Ziel, in den Bereichen Unfallvermeidung und Security gleichermaßen Standards umzusetzen. Wir entwickeln unsere bereits etablierten Prozesse im Rahmen eines Automotive-Cyber-Security-Managementsystems entsprechend den Anforderungen aus der UNECE-Regulierung fortlaufend weiter. In diesem Rahmen trifft Volkswagen fachbereichsübergreifend umfangreiche Maßnahmen im gesamten Unternehmen. Diese Maßnahmen wurden auch im Berichtsjahr wieder in einem erfolgreichen Audit unseres Cyber-Security-Managementsystems – durchgeführt durch den TÜV Nord – bestätigt und die Verlängerung unseres Zertifikats nach UN-R 155 für drei Jahre empfohlen.

### Strategie der Konzern Qualität

Unsere Funktionalbereichsstrategie New Quality überprüfen wir regelmäßig und stimmen sie mit den Marken ab. Wir richten unser Handeln ganz im Sinne unserer Zielformulierung aus: „Wir streben nach herausragenden Produkten, Dienstleistungen und Kundenzufriedenheit". Abgeleitet aus der Konzernstrategie fokussiert unsere Qualitätsstrategie vor allem auf eine exzellente Kundenzufriedenheit entlang des gesamten Kundenerlebnisses – von der Bestellung über das digitale Ökosystem bis hin zum Produkt sowie zu Service und Dienstleistungen. In allen Phasen der Produktentstehung und -bewährung übernehmen die Konzern Qualität und die Qualitätsorganisationen der Marken eine aktive Rolle und leisten so einen wichtigen Beitrag zu erfolgreichen Produktanläufen, hoher Kundenzufriedenheit sowie geringen Garantie- und Kulanzaufwendungen. Wir haben auf der obersten Betrachtungsebene für die großen Pkw-produzierenden Marken die Kennzahl „Garantie- und Kulanzvergütungen pro Fahrzeug nach 12 Monaten Einsatzdauer" als strategische Kennzahl definiert. Sie bildet alle Garantie- und Kulanzvergütungen für die je Herstelljahr weltweit produzierten Fahrzeuge in Euro pro Fahrzeug ab. In diesen Wert werden alle Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Škoda, SEAT/CUPRA, Audi und Porsche einbezogen. Sondereffekte infolge von Aktionen wie zum Beispiel Rückrufe zur Sicherstellung der Produktsicherheit oder zur Einhaltung von Gesetzen sind darin nicht enthalten. Nachdem die Werte seit dem Herstelljahr 2017 auf einem konstant niedrigen Niveau lagen, haben sie sich seit dem Herstelljahr 2020 infolge des immer weiter steigenden Einsatzes neuer Technologien im Automobil sowie aufgrund der zunehmenden Komplexität erhöht. Maßnahmen zur Reduzierung der Werte wurden ergriffen und zeigen Wirkung.

Abgeleitet aus dem Konzern-TOP-10-Programm bildete das TOP-10-Group-Quality-Programm im Berichtsjahr eines unserer zusätzlichen strategischen Ziele. Mit diesem Programm richten wir aufseiten der Konzern Qualität den Fokus immer auf unsere internen und externen Kundinnen und Kunden, definieren klare Verantwortungen für Qualität im gesamten Konzern und stimmen ein schnelles Zusammenarbeitsmodell zwischen Konzern, Markengruppen und Marken ab. Im Laufe des Geschäftsjahres 2024 wurden sechs der auf das Konzern-TOP-10-Programm einzahlenden qualitätsspezifischen Handlungsfelder abgeschlossen (unter anderem Customer Excitement SCORE und qualitätsgenehmigter Konzeptentscheid) und sechs neue Handlungsfelder (unter anderem Ladeinfrastruktur und Data@Quality) gestartet.

### Gesetzes- und Regelkonformität

Die Gesetzes- und Regelkonformität unserer Produkte besitzt in unserer Arbeit höchsten Stellenwert. Wir setzen in unseren Prozessen auf das Mehr-Augen-Prinzip – die gegenseitige Unterstützung und Kontrolle der Geschäftsbereiche. Bei allen Marken wird unter anderem die Entwicklung der Software von Qualitätsmeilensteinen flankiert: Hier werden nach diesem Prinzip alle Systeme, Komponenten oder Bauteile einbezogen, die sich unmittelbar auf die Sicherheit, Zulassung oder Funktion eines Fahrzeugs auswirken und daher besonderer Sorgfalt bedürfen. In der Serienphase achten wir darauf, die Konformitätsprüfungen unserer Produkte – insbesondere in Bezug auf den Ausstoß von Emissionen und den Kraftstoffverbrauch – unter Einbeziehung aller beteiligten Geschäftsbereiche durchzuführen und zu bewerten.

Auch auf das Qualitätsmanagementsystem richten wir unsere Aufmerksamkeit und stärken konzernweit das bereichsübergreifende Prozessdenken. Das Qualitätsmanagementsystem im Volkswagen Konzern orientiert sich an der Norm ISO 9001 und den behördlichen typgenehmigungsrelevanten Anforderungen. Diese Normen und Vorgaben müssen erfüllt sein, damit wir die Typgenehmigung für die Herstellung und den Vertrieb unserer Fahrzeuge erhalten. Im Berichtsjahr haben wir in zahlreichen System-Audits geprüft, dass unsere Standorte und Marken weiterhin diese Anforderungen erfüllen. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei auf der Bewertung des Risikos einer Nichteinhaltung definierter Abläufe. Unsere Qualitätsmanagementberater achten darauf, dass diese und weitere neue Anforderungen sowie behördliche Vorschriften umgesetzt und eingehalten werden; sie werden dabei von einer zentralen Stelle in der Konzern Qualität koordiniert und unterstützt.

### Beachtung regionaler Anforderungen

Zur Erfassung regionsspezifischer Kundenanforderungen nutzen wir verschiedene Instrumente zum Einholen von Feedback wie zum Beispiel konkrete Kundenbefragungen. Darüber hinaus beobachten wir weltweit die einschlägigen Internetforen und Social-Media-Beiträge, um direktes Kundenfeedback einzuholen sowie Stimmungen und Trends frühzeitig zu erkennen.

Um eine angemessene Qualitätsanmutung unserer Fahrzeuge im Wettbewerbsvergleich erreichen zu können, berücksichtigen wir regionale Kundenbedürfnisse in unseren Fahrzeug-Audits. Jede Marke legt gemeinsam mit den einzelnen Regionen fest, wie ihr Produkt dort positioniert werden soll. Dadurch stärken wir die Verantwortung der Marken. Damit wir beim Fahrzeug-Audit vergleichbare Ergebnisse erhalten, gelten einheitliche Qualitätsmaßstäbe über alle Marken und Regionen hinweg. Wir passen sie laufend an die sich wandelnden Anforderungen an. Seit mehr als 40 Jahren sind weltweit Auditoren für uns im Einsatz; sie beurteilen die auslieferungsbereiten Fahrzeuge aus Sicht der Kundinnen und Kunden und sorgen dafür, dass die Fahrzeuge die definierten Qualitätsmaßstäbe einhalten.

## PERSONAL

Der Volkswagen Konzern ist einer der größten privaten Arbeitgeber weltweit und will sich mit seiner Personalpolitik der damit verbundenen Verantwortung stellen. Am 31. Dezember 2024 arbeiteten – die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen einbezogen – insgesamt 679.472 Beschäftigte im Volkswagen Konzern (614.082 Beschäftigte ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen). Das sind 0,7 % weniger als Ende 2023. Die Verteilung unserer Gesamtbelegschaft auf das In- und Ausland blieb im vergangenen Jahr weitgehend stabil: Ende 2024 arbeiteten 293.338 (298.687) Beschäftigte in Deutschland.

### BESCHÄFTIGTE NACH MÄRKTEN

in Prozent, Stand 31. Dezember 2024



| | |
|---|---|
| Europa (ohne Deutschland)/ Übrige Märkte | 30 % |
| Deutschland | 43 % |
| Nordamerika | 7 % |
| Südamerika | 5 % |
| Asien-Pazifik | 15 % |

### Personalstrategie und Grundsätze der Personalpolitik

Für den Volkswagen Konzern ist die Transformation der Beschäftigten im Rahmen seiner Konzernstrategie als eines der Fokusthemen definiert. Eine Schlüsselrolle spielt für unsere drei Markengruppen Core, Progressive und Sport Luxury in diesem Zusammenhang die Personalstrategie (Group People Strategy). Auch mit ihr werden zentrale und erfolgskritische Ansätze der Personalpolitik fortgeführt.

Im Rahmen der Personalstrategie haben wir verschiedene Dimensionen identifiziert, mit dem Ziel, die Bedürfnisse und Erwartungen der Beschäftigten und des Unternehmens ganzheitlich zu adressieren und somit bestmögliche Leistungen im Sinne unseres Unternehmenserfolgs zu ermöglichen.

1) „Ich" (Me@Volkswagen): Wir wollen das Mitarbeitererleben systematisch verbessern und sicherstellen, dass jeder Beschäftigte optimale Bedingungen für die Erfüllung seiner Aufgaben vorfindet.

2) „Mein Team" (Teams@Volkswagen): Im Zuge unserer Transformation ändert sich grundlegend die Art, wie Teams im Volkswagen Konzern zusammenarbeiten. Hybride, digitale und agile Formen der Zusammenarbeit gewinnen an Bedeutung.

3) „Wir alle bei Volkswagen" (All of us@Volkswagen): Das gemeinsame Wertefundament für alle Marken und Gesellschaften des Konzerns bilden die sieben Volkswagen Konzerngrundsätze, die im Code of Conduct niedergeschrieben sind: Wir tragen Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft, Wir sind aufrichtig und sprechen an, was nicht in Ordnung ist, Wir wagen Neues, Wir leben Vielfalt, Wir sind stolz auf die Ergebnisse unserer Arbeit, Wir statt ich, Wir halten Wort.

4) „Volkswagen in der Gesellschaft" (We@Volkswagen and the world around us): Uns ist bewusst, dass wir ohne eine langfristige gesellschaftliche Legitimität an unseren Standorten und in unseren Märkten unser Geschäftsmodell in Zeiten des beschleunigten Wertewandels nicht fortführen können – das gilt wirtschaftlich, ökologisch und sozial. Dabei verstehen wir unsere Beschäftigten als Repräsentanten des Volkswagen Konzerns, die unsere Werte in die Gesellschaft vermitteln.

Mit der Digitalisierung und der Transformation hin zur Elektromobilität befinden wir uns auf einem langfristigen Weg der Veränderung und Erneuerung. Dabei ist uns wichtig, immer wieder zu überprüfen, ob wir den eingeschlagenen Kurs halten und unsere Ziele erreichen. Die folgenden strategischen Kennzahlen helfen uns, unsere Fortschritte zu messen und bei Bedarf gegenzusteuern:

- Interne Arbeitgeberattraktivität: Die Kennzahl ergab sich bis zum Berichtsjahr 2023 aus der Frage, ob die jeweilige Gesellschaft für die Befragten ein attraktiver Arbeitgeber ist, und wurde im Rahmen des Stimmungsbarometers für den Großteil unserer Konzerngesellschaften erhoben. Im Jahr 2024 wurde das Stimmungsbarometer zum Zwecke der Überarbeitung für den Konzern ausgesetzt. Nach der Überarbeitung soll es allen Gesellschaften weiterhin als Instrument angeboten werden.
- Diversity-Index: Zur Förderung der Vielfalt und Chancengerechtigkeit im Konzern haben wir Ziele für den prozentualen Frauenanteil im Management sowie für den Internationalisierungsgrad im Top-Management festgelegt. Zusammengefasst werden diese beiden Zahlen seit 2017 im Diversity-Index. Er wird für die Beschäftigten des gesamten Volkswagen Konzerns erhoben, jedoch ohne Beschäftigte in der Entnahmephase von Zeitwertpapieren (Zeitwertpapier: Zeitguthaben aus Entgeltumwandlung), ohne Auszubildende und ohne Beschäftigte in der passiven Phase der Altersteilzeit. Der Frauenanteil im Management, bestehend aus den sogenannten Mitarbeiterkreisen Management, Oberes Management sowie Top-Management (inklusive Konzern- und Markenvorstände), und lag im Jahr 2024 mit 19,9% um 0,7 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau (19,2 %). Das Zwischenziel von 19% für 2024 wurde damit erreicht. Bis 2025 will der Volkswagen Konzern den Frauenanteil im Management auf 20,2% steigern. Das stellt ein Plus von 8,1 Prozentpunkten gegenüber dem Basiswert von 12,1% aus dem Jahr 2016 dar. Für den Internationalisierungsgrad im Top-Management, dem obersten der drei Managementkreise, wurde das Ziel von mindestens 25,0% bis 2025 festgelegt. Bei Erreichung des Zielwerts wäre dies eine Steigerung von 8,0 Prozentpunkten gegenüber dem Basiswert von 17,0%, ebenfalls aus dem Jahr 2016. Im abgelaufenen Berichtsjahr betrug er 29,1% (25,6%). Das Zwischenziel von 24,1% für das Berichtsjahr wurde damit erreicht. Die Werte für den Frauenanteil im Management und die Internationalisierung im Top-Management werden gleichgewichtet in den Diversity-Index eingebracht, der für das Jahr 2016 auf 100 gesetzt wurde. Für das Jahr 2024 war eine Steigerung dieses Indexes auf 149 geplant. Dieser Zielwert wurde mit dem Wert von 168 (154) übertroffen.
- Umsetzungsstand Strategische Personalplanung: Die strategische Personalplanung ergänzt die operative Personalplanung um eine qualitative, langfristige sowie strategische Planungsperspektive. Sie ermöglicht es, qualitative und quantitative Über- und Unterdeckungen in den Unternehmensteilen frühzeitig zu identifizieren und leitet erforderliche Qualifizierungs-, Ausbildungs- sowie Restrukturierungserfordernisse ab, deren Umsetzungen zur Unterstützung der Transformation beitragen sollen. Um den Fortschritt in der strategischen Personalplanung abzubilden, messen wir den Anteil der aktiven Belegschaft (entspricht den Beschäftigten ohne Auszubildende und Beschäftigte in der passiven Phase der Altersteilzeit), der in der strategischen Personalplanung ab 2023 berücksichtigt ist. Im Rahmen der Überarbeitung der Konzernstrategie werden die Ziele angepasst und vor dem Hintergrund der laufenden Effizienzprogramme die Berichterstattung der strategischen Kennzahl für das Jahr 2024 ausgesetzt.
- Weiterbildungsstunden pro Beschäftigtem: Das Ziel ist, bis 2030 die durchschnittlichen Weiterbildungsstunden pro Beschäftigtem der aktiven Belegschaft (hier ohne Beschäftigte in der Entnahmephase von Zeitwertpapieren) im Volkswagen Konzern um 35% auf 30 Stunden im Jahr erhöhen. Der Ausgangswert liegt bei 22,3 Stunden und bildet den Durchschnitt der Basisjahre 2015 bis 2019. Die Wahl der Basisjahre ist begründet durch die Covid-19-Pandemie, die zu einer zeitweiligen Einschränkung der Weiterbildungsaktivitäten in den Jahren 2020 und 2021 geführt hat. Die Zielgröße dieser strategischen Kennzahl für das Berichtsjahr war 26,0 Stunden. Sie wurde mit durchschnittlich 20,8 (22,1) Stunden pro Beschäftigtem verfehlt. Die Abnahme der Qualifizierungsstunden liegt an der priorisierten Umsetzung von Effizienzprogrammen im Konzern, sodass der Schwerpunkt der Fachbereiche nicht auf Maßnahmen zur Steigerung der Qualifizierungsstunden gelegt wurde.

Neben der langfristigen Steuerung unserer strategischen Ziele im Rahmen der Group People Strategy arbeiten wir jährlich mit einem TOP-10-Programm für den Personalbereich an der Erreichung aktueller Ziele, an denen sich unsere Konzerngesellschaften beteiligen. Im Konzern-TOP-10-Programm war der Personalbereich im Berichtsjahr mit dem Top-Ziel "Team & Organisation" vertreten. Im TOP-10-Programm 2024 hat das Personalressort konsequent die aktuellen Herausforderungen unseres Unternehmens adressiert. Hierzu gehörten das veränderte Wettbewerbsumfeld, die Transformation der Branche, die steigende Regulierungsdichte und der Fachkräftemangel. Um die notwendigen Ressourcen zur Bewältigung dieser Herausforderungen bereitzustellen,

und weiterhin Zukunftsinvestitionen zu ermöglichen, hat der Volkswagen Konzern Effizienzprogramme in den Marken aufgelegt. Kernbestandteil sind auf Markenebene festgelegte Performance-Ziele, die durch markenspezifische Ziele und Maßnahmen ihre Umsetzung finden. Beispielsweise wurde in der Volkswagen AG im Dezember 2024 ein neuer Tarifvertrag abgeschlossen, der von betrieblichen Vereinbarungen flankiert wird.

Die Volkswagen AG einigte sich nach intensiven Verhandlungen mit der IG Metall und dem Betriebsrat auf eine gemeinsame Vereinbarung „Zukunft Volkswagen". Es ist geplant, die Produktionskapazitäten an den deutschen Volkswagen Standorten neu auszurichten. Auf tariflicher Ebene wurden mit diesem Tarifabschluss zum Haustarifvertrag bis 2030 die Voraussetzungen für eine finanzielle Arbeitskostenentlastung von 1,5 Mrd. € pro Jahr geschaffen. Die kurzfristige Entlastung bei den Arbeitskosten sowie die vereinbarten strukturellen Maßnahmen und Einsparung bei Entwicklungskosten sollen mittelfristig zu Kosteneffekten von über 4 Mrd. € pro Jahr führen. Außerdem vorgesehen ist eine technische Kapazitätsreduzierung von 734.000 Einheiten in den deutschen Werken. Dafür haben sich Unternehmen und Mitbestimmung neben den strukturellen Produktionsmaßnahmen auf einen sozialverträglichen und am Verlauf der demographischen Kurve orientierten Abbau der Belegschaft um mehr als 35.000 an den deutschen Volkswagen Standorten bis 2030 geeinigt. Für die daraus resultierenden personellen Maßnahmen hat der Personalbereich entsprechende Personalinstrumente wie die sogenannte Perspektivwerkstatt entwickelt, um neue individuelle berufliche Perspektiven für transformationsbetroffene Beschäftigte zu erarbeiten. Darüber hinaus hat zum Jahresende 2024 noch keine weitere Ausspezifizierung weiterer Instrumente wie Altersregelungen oder Abfindungsprogramme stattgefunden.

In den Tarifvereinbarungen wurde unter anderem festgelegt, dass die vereinbarte Entgelterhöhung für die Jahre 2025 und 2026 bis Ende 2030 nicht an die Beschäftigten ausgezahlt, sondern ab 2027 bis 2030 für den sozialverträglichen Personalabbau verwendet wird. Des Weiteren kommt es zu einer Ablösung bisheriger tariflicher Regelungen durch den neuen Tarifvertrag. Die Wochenarbeitszeit wird ab 1. Juli 2025 einheitlich im Tarif auf 35 Stunden pro Woche festgelegt und mit einem Kompensationsbetrag in 2025 ausgeglichen. Ab 1. Januar 2027 wird ein neues Entgelt-und Bewertungssystem eingeführt. Die Ergebnisbeteiligung entfällt für die Geschäftsjahre 2025 bis 2026, anschließend erfolgt eine Staffelung in den Geschäftsjahren 2027 bis 2029, der Bonus für die Tarifbeschäftigtengruppe „Tarif Plus" wurde neu ausgerichtet. Die Jubiläumsgratifikation wurde ab 2025 auf Festbeträge umgestellt und mit den Laufzeiten der Entgelttarifverträge gekoppelt. Darüber hinaus wird unter anderem die Zahl der Ausbildungsplätze in den deutschen Werken der Volkswagen AG von 1.400 auf 600 reduziert. Mit der Vereinbarung „Zukunft Volkswagen" wurde die Grundlage für wichtige Investitionen in Zukunftsprodukte bis 2030 geschaffen.

### Qualifizierung und Weiterbildung

Mit der Transformation in der Automobilindustrie stehen wir vor dem größten Kompetenz- und Kulturwandelprozess unserer Unternehmensgeschichte. Unser Anspruch ist es, die Beschäftigungsfähigkeit unserer Gesamtbelegschaft langfristig zu sichern. Wir investieren umfangreich in Qualifizierung und leisten somit einen Beitrag, dass Beschäftigte auch bei veränderten Anforderungen eine sichere Beschäftigung bei Volkswagen haben. Im Fokus stand 2024 der Auf- und Ausbau des digitalen Weiterbildungsangebots. Wir implementieren und integrieren das Personalsystem „Success Factors" und die Lernplattform „Degreed" als Learning Ecosystem zum digitalen Lernen und zur selbstgesteuerten Weiterbildung. Ausgehend von und gesteuert durch die Volkswagen Group Academy wird auf diese Weise ein gemeinsamer Rahmen für die Qualifizierung aller Beschäftigten des Volkswagen Konzerns geschaffen.

Herzstück der Qualifizierung bei Volkswagen sind die Berufsausbildung sowie das duale Studium. Zum Jahresende 2024 bildete der Volkswagen Konzern 17.201 junge Menschen aus. Das duale Prinzip der Berufsausbildung haben wir in den vergangenen Jahren an vielen internationalen Konzernstandorten eingeführt und verbessern es kontinuierlich. Auch nach ihrer Ausbildung sollen sich Berufsanfängerinnen und Berufsanfänger bei uns weiterentwickeln können.

Volkswagen bietet Hochschulabsolventinnen und -absolventen und Young Professionals zwei strukturierte Einstiegs- und Entwicklungsprogramme an. Beim Traineeprogramm StartUp Direct erhalten die Trainees – neben der Arbeit im eigenen Fachbereich – einen Überblick über das Unternehmen und nehmen an ergänzenden Qualifizierungsmaßnahmen teil. Hochschulabsolventinnen und -absolventen mit internationaler Ausrichtung

können das Programm StartUp Cross durchlaufen. Ziel ist hier, das Unternehmen in seiner ganzen Vielfalt kennenzulernen und sich ein breites Netzwerk aufzubauen. Während der Teilnahme an dem Programm lernen die Nachwuchskräfte bei Einsätzen in verschiedenen Fachbereichen mehrere in- und ausländische Standorte kennen. Beide Programme umfassen auch einen mehrwöchigen Einsatz in der Produktion.

### Beteiligung der Beschäftigten

Mitbestimmung und Einbeziehung unserer Beschäftigten ist tief im Volkswagen Konzern verankert. Hierzu gehört auch, dass wir in unserem Unternehmen eine möglichst umfassende Repräsentation von Arbeitnehmerinteressen ermöglichen. Volkswagen respektiert die Perspektiven und Interessen der eigenen Beschäftigten und setzt sich fortlaufend mit ihnen auseinander. Dafür führt der Volkswagen Konzern einen kontinuierlichen Dialog mit der Arbeitnehmervertretung über die wesentlichen, tatsächlichen sowie potenziellen, positiven und negativen Auswirkungen, die das Unternehmen auf die Beschäftigten nehmen könnte. Wir verfolgen das Leitbild langfristiger Betriebszugehörigkeit durch systematische Mitarbeiterbindung und haben den Anspruch, die Vergütung fair und transparent zu gestalten. Dabei setzen wir unter anderem auf Kollektivvereinbarungen.

Bei der Ausgestaltung kooperativer und von sozialem Frieden geprägter Arbeitsbeziehungen leiten uns die universell gültigen Menschenrechte und die Normen der International Labour Organization (ILO). Darauf aufbauend haben wir mit dem Europäischen und Welt-Konzernbetriebsrat unseres Unternehmens verschiedene Chartas und Erklärungen vereinbart, die die Grundsätze der Arbeitspolitik im Volkswagen Konzern sowie Arbeitnehmerrechte festschreiben. Besonderes Augenmerk gilt bei Volkswagen dem Schutz seiner Beschäftigten sowie der Schaffung eines sicheren und gesundheitsgerechten Arbeitsumfelds. Damit sind Arbeits- und Gesundheitsschutz für den Volkswagen Konzern von höchster Bedeutung. Darüber hinaus ist uns wichtig, dass wir die Vielfalt unserer Beschäftigten fördern und uns für ein inklusives Arbeitsumfeld einsetzen. Wir bieten Chancengerechtigkeit für alle und lehnen jegliche Form der Diskriminierung ab.

## INFORMATIONSTECHNOLOGIE (IT)

### IT Strategie

Der Volkswagen Konzern verfolgt das Zielbild „The Global Automotive Tech Driver". Die IT spielt dabei eine immer wichtigere Rolle – sowohl im Fahrzeug als auch innerhalb des Unternehmens sowie bei der Erschließung neuer Geschäftsmodelle.

Digitalisierte Lieferketten, automatisierte und KI-optimierte Prozesse in allen Geschäftsbereichen des Unternehmens, ein datengesteuertes Management der Nachhaltigkeitsziele und ein nahtloses Zusammenspiel aus analogem und digitalem Kundenerlebnis sind Elemente dieser Transformation.

Der Geschäftsbereich „IT" des Vorstands hat mit seiner Strategie ein Zielbild für die „Globale IT" im Unternehmen entwickelt. Es stellt eine klare und synchrone Ausrichtung, die weltweite Vernetzung und den Wissensaustausch sowie die gemeinsame Adaptierbarkeit der IT-Strategien aller Marken und Regionen sicher. Ziel ist die marken- und regionsübergreifend standardisierte und damit sinnvoll gebündelte Bereitstellung von IT-Infrastrukturen, IT-Services und IT-Lösungen. Das dient dazu, Kosten zu senken, Effizienzen ausnutzen und weiteres Synergiepotenzial zu heben. Differenzierungen und individuelle Lösungen finden nur dort statt, wo sie konkreten Notwendigkeiten folgen oder regulatorische Vorgaben dies verlangen.

Zieldimensionen sind: der Wertbeitrag für die Fachbereiche, der aktive Beitrag zur konsequenten Digitalisierung des Unternehmens, eine hohe Geschwindigkeit und Anpassungsfähigkeit in der Umsetzung sowie Kosteneffizienz. Zur Zielerreichung wurden langfristige IT-Imperative definiert. Diese adressieren beispielsweise die Transformation zu einem daten- und KI-getriebenen Unternehmen, die Umsetzung durchgängiger Infrastrukturplattformen über Marken und Regionen hinweg, die Umsetzung einer globalen, digitalen Produktlandschaft durch ein marken- und regionsübergreifendes Zusammenarbeitsmodell auf Basis komplementärer Fähigkeiten sowie operationale Exzellenz bei der Umsetzung. Die Sicherstellung der Umsetzung zielgerichteter Maßnahmen erfolgt durch das jährliche Global IT TOP-10-Programm in agiler Arbeitsweise in Trimester-Sprints mit dem Fokus auf „Business Impact & Speed" (Geschäftsnutzen und Geschwindigkeit). Das Global IT TOP-10-Programm schafft durch die optimierte Datenverfügbarkeit die Basis für moderne KI-Anwendungen und damit das Potenzial für unternehmensweite Effizienzen. Eine konsequente Modularisierung großer IT–Programme

unterstützt die Bereitstellung zukunftsfähiger IT-Lösungen und treibt damit die Digitalisierung aller Geschäftsbereiche lokal sowie weltweit voran, zum Beispiel durch die IT China Strategie. Die konsequente Einführung der agilen Produktorganisation soll die Geschwindigkeit bei der Entwicklung und Bereitstellung digitaler Produkte erhöhen. Hierbei arbeiten IT und Geschäftsbereiche in funktionsübergreifenden Teams in kurzen Entwicklungszyklen gemeinsam an neuen digitalen Produkten. Das im Rahmen des Global IT TOP-10-Programms berichtete konzernweite und markenübergreifende IT-Performance-Programm strebt zusätzlich eine Performance-Steigerung von 30 % bis 2030 auf allen Ebenen an.

Mit der fachlichen Anbindung der Chief Information Officers (CIOs) der Markengruppen Core, Progressive, Sport Luxury und der Volkswagen Financial Services AG an den Geschäftsbereich „IT" des Vorstands soll eine einheitliche strategische Ausrichtung sichergestellt werden. Darüber hinaus erleichtert diese fachlich-organisatorische Anbindung die Realisierung von Synergien und weiteren Skaleneffekten. Die systematische Identifizierung und das konzernweite Teilen von erfolgreich umgesetzten Projekten in Marken und Gesellschaften (Best Practices) soll einen effektiven Wissenstransfer innerhalb des Unternehmens gewährleisten, für mehr Tempo und Synergien sorgen und damit auch den Mittelbedarf senken.

Im Bereich der IT-Infrastruktur liegt der Fokus auf dem weiteren Ausbau und der Optimierung der Zusammenarbeit zwischen dem Konzern und seinen Marken. So konnten bereits teils signifikante Kostensenkungen und Qualitätsoptimierungen erreicht werden. Dieser Kurs wird konsequent weiterverfolgt. Der Konzern strukturiert sich dazu global einheitlich entlang von fünf Betriebsplattformen beziehungsweise -domänen (Cloud, Mainframe, High Performance Computing, On Premise, Digital Workplace), die marken- und regionsübergreifend genutzt werden. Dabei verbinden wir unsere gemeinschaftlichen Ressourcen in den Marken und Regionen sowie den internationalen Gesellschaften der Global IT, zum Beispiel in Indien.

### Software-Entwicklung

Der Geschäftsbereich „IT" des Vorstands verantwortet die schnelle und bedarfsgerechte Entwicklung und Einführung von Software- und IT-Lösungen für den Konzern. Die Umsetzung erfolgt unter anderem in den weltweiten Software Development Centern (SDC). Das strategische Ziel besteht darin, den Anteil der Eigenleistungen in Softwareprodukten für kritische Geschäftsprozesse (zum Beispiel die Technische Entwicklung) zu sichern und sukzessiv auszuweiten. Dafür sollen vor allem der konsequente Ausbau der internationalen Tochtergesellschaften und neue Kooperationsmodelle mit ausgewählten Partnern sorgen. So wird dem weiterhin steigenden Softwareentwicklungsbedarf im Volkswagen Konzern Rechnung getragen. Die schrittweise Erhöhung der Eigenleistungen soll insbesondere eine stärkere Governance und die effizientere Steuerung und Kostenkontrolle von Lieferanten sicherstellen.

Weiterhin stehen die Prozessoptimierung und Definition von Standards für die Softwareentwicklung im Vordergrund. Dies implizieren unter anderem die internationale und datengetriebene Steuerung der Aktivitäten in den SDC, die strategische Ausrichtung der geschäftskritischen Unternehmenssysteme sowie die Sicherung des geistigen Eigentums in Form des Quellcodes von Softwareprodukten.

### Nutzung von Digitalisierung und IT-Lösungen

Der digitale Wandel wird durch den Vorstand stetig begleitet und unterstützt. Der Konzern-Vorstandsausschuss Digitale Transformation befasst sich mit der marken- und geschäftsbereichsübergreifenden digitalen Transformation der Unternehmensprozesse. Das Gremium steuert das IT-Projektportfolio, fördert den digitalen Kulturwandel sowie Innovationen und Synergien zwischen dem Konzern und den Marken. Damit ist er die höchste Entscheidungsinstanz und Richtungsgeber in der digitalen Transformation des Konzerns.

Im Geschäftsjahr 2024 fiel ein wesentlicher Schwerpunkt auf die großflächige Einbringung von Anwendungen mit künstlicher Intelligenz (KI) in zahlreiche Unternehmensprozesse. Die Anwendungsbreite von KI im Volkswagen Konzern ist groß. Angestrebt werden konkrete monetäre Einsparungen (zum Beispiel die Reduzierung des Strom- und Materialverbrauchs in Fertigungsprozessen), konkrete Verbesserungen der Produktqualität und verbundene mittelbare Kosteneinsparungen (zum Beispiel verbesserte Qualitätsprozesse und damit auch eine Reduktion von Kulanz- und Gewährleistungskosten sowie entfallene Beauftragungen wie beispielsweise Übersetzungs- und Kanzleikosten), konkrete Verbesserungen der Produktqualität sowie ergonomische

Vorteile für Beschäftigte, darunter schnellere und transparentere Zusammenarbeit und unterstützte Bedienung von Systemen. Im Fokus steht dabei stets die Abwägung von Aufwendungen und Kosten für den Einsatz von KI-Anwendungen und ihrem Mehrwert für die Fachbereiche und das Unternehmen insgesamt. KI wird daher im Volkswagen Konzern zuallererst als Instrument und Werkzeug gesehen, nicht als Selbstzweck.

Bereits integrierte Anwendungen sind unter anderem Smart Quality Analytics (SQA) – ein IT-System, das beispielsweise zur Digitalisierung der Felddatenanalyse genutzt wird. Für die Qualitätssicherung erfasst und analysiert SQA die Daten der verbundenen Kundenfahrzeuge, unter anderem aus den Steuergeräten sowie Fehlermeldungen aus den Werkstätten. Weitere Projekte befassen sich mit der Optimierung der Reihenfolge einzelner Arbeitsschritte in der Fahrzeugfertigung (zum Beispiel Lackierreihenfolge), um Fertigungszeiten zu reduzieren und Ressourceneinsatz zu verbessern.

Im Bereich des maschinellen Lernens wird an einer intelligenten Steuerung des Energieeinsatzes am Beispiel der Druckluftsteuerung gearbeitet, um nachhaltige Stromeinsparungen und $CO_2$-Reduzierungen zu erzielen. Im Bereich After Sales wird mit Hilfe von Advanced Data Analytics beispielsweise die Lagerhaltung von Ersatzteilen optimiert. Ebenso werden zahlreiche Bot-Projekte umgesetzt, die Geschäftsabläufe automatisieren (Robotic Process Automation).

Weiterhin werden Produktionsabläufe durch KI und Kamerasysteme unterstützt (Computer Vision). Die Systeme und Anlagen in den Fabriken werden zu einem integrierten Gesamtsystem verbunden. Im Hinblick auf Forschung und Entwicklung bringt die Konzern IT gemeinsam mit den Fachbereichen ebenfalls ihr Know-how ein. So machen digitalisierte Arbeitsinstrumente wie das „virtuelle Konzeptfahrzeug" den Produktentwicklungsprozess, unter anderem durch den Ersatz physischer Komponenten mit am Computer generierten virtuellen Teilen, schneller, effizienter und kostengünstiger.

Die Daten- und KI-Strategie „Group Data & AI Strategy" ist von zentraler Bedeutung bei der Implementierung von KI. Sie verfolgt das Ziel, das Potenzial von KI auszuschöpfen. Um dies konzernweit zu verfolgen, werden alle strategischen und KI-bezogenen Beschlüsse und Arbeitsinitiativen im sogenannten Hub-Hub-Spoke-Modell koordiniert. Hierbei steht eine Zentralstelle (Hub) im Konzern jeweils Zentralstellen (Hubs) in Marken und Gesellschaften gegenüber, die wiederum jeweils durch eine Spoke-Funktion (Fachvertretung) in den Domänen und Geschäftsbereichen unterstützt werden. Damit verbessern wir die Koordination der Konzernteile bei der Implementation der KI-Anwendungen und erhöhen deren Skalierbarkeit und Effizienz. Ressourcen können bedarfsgerecht und möglichst effizient für die priorisierten KI-Lösungen eingesetzt werden. Diese Struktur erlaubt zudem eine effiziente Umsetzung und Skalierung der KI-Lösungen sowie die effiziente Verteilung von Schulungsmaterial, Richtlinien und Erfahrungswerten.

### IT-Sicherheit

Die globale Absicherung der Daten und Informationen im Volkswagen Konzern ist eine zentrale, priorisierte Aufgabe der IT. Strategische Maßnahmen wurden auch im Geschäftsjahr 2024 mit dem Group-Information-Security-Programm fortgesetzt. Das Programm hat zum Ziel, konzernübergreifende, einheitliche Prozesse und Lösungen zur weiteren Verbesserung der Informationssicherheit zu schaffen. Die Arbeitsergebnisse und Lösungen werden innerhalb des Konzerns implementiert. Dabei stehen insbesondere Themen im Fokus, die perspektivisch Informationssicherheitsrisiken für den Konzern darstellen könnten und die im Rahmen der digitalen Transformationsstrategie des Unternehmens besonders abgesichert werden müssen. Inhalt und Ausrichtung des Programms werden jährlich auf Aktualität überprüft und im Bedarfsfall angepasst.

Der Volkswagen Konzern fordert die bestandene TISAX (Trusted Information Security Assessment Exchange)-Bewertung seiner Lieferanten ein und setzt damit ein Zeichen zur unternehmensübergreifenden Informations- und Datensicherheit. TISAX ist ein Zertifikat, dessen Bewertungsverfahren aus der internationalen Industrienorm und den Anforderungen der Automobilwelt vom deutschen Verband der Automobilindustrie abgeleitet wurde. Ziel ist eine sichere Verarbeitung sensibler Daten und Informationen bei unseren Lieferanten.

Aufgabe der Automotive Cyber Security ist die Abwehr von Cyber-Angriffen auf unsere Fahrzeuge im gesamten Produktlebenszyklus sowie auf das digitale Fahrzeug-Ökosystem. Basierend auf den gesetzlichen Anforderungen aus der UNECE-Regulierung haben wir Konzernrichtlinien implementiert. Auf deren Grundlage

werden markenspezifische Organisationsrichtlinien unter Berücksichtigung der organisatorischen Gegebenheiten spezifiziert und umgesetzt.

Um Daten unserer Kundinnen und Kunden gegen Cyber-Angriffe zu schützen und die Rechtskonformität unserer Lösungen in Bezug auf nationale und internationale Vorschriften umzusetzen, haben wir integrierte marken- und regionsübergreifende Sicherheits-Managementsysteme für Informations- und Cyber-Sicherheit etabliert. Das durch die UNECE-Regulierung 155 geforderte Cyber-Security-Managementsystem wurde im Jahr 2021 durch das KBA erstmals mit der UNECE-CSMS-Zertifizierung sowie durch jährliche Überwachungs-Audits bestätigt. Die erste erfolgreiche Re-Zertifizierung hat im Mai 2024 stattgefunden. Die Absicherung des kompletten Lebenszyklus unserer Fahrzeuge und digitalen Mobilitätsdienste wird seit 2022 im Regelbetrieb weiterverfolgt.

Wichtige zentrale Prozesse der Informationssicherheit wurden auf Basis der internationalen Norm ISO 27001 auditiert und zertifiziert. Sie ist die wichtigste branchenübergreifende Norm für Informationssicherheit und unsere Grundlage zum Aufbau eines angemessenen Informationssicherheitsmanagementsystems für alle schützenswerten Informationen des Unternehmens. Dieses System wird sukzessive erweitert, jährlich überprüft und in geforderten Abständen rezertifiziert.

Mit Einführung des Datenschutzmanagementsystems und der Datenschutzmanagementorganisation wurden in den vergangenen Jahren die Infrastruktur für die Umsetzung und die nachhaltige Einhaltung datenschutzrechtlicher Anforderungen in der Volkswagen AG etabliert. Die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung der Geschäftsprozesse, neue Gesetzgebungsinitiativen mit Datenschutzrelevanz sowie die starke Erhöhung der Regelungsdichte internationaler Datenschutzgesetzgebung erfordern weiterhin eine hohe Aufmerksamkeit, um eine nachhaltige Einhaltung der Datenschutzanforderungen sicherstellen zu können. Die kontinuierliche Sensibilisierung der Mitarbeitenden sowie die weitere Standardisierung und Automatisierung der Prozesse bleiben dabei im Fokus. Zudem werden Compliance-Erfordernisse bereits in die Konzeption von IT-Lösungen und Infrastrukturentscheidungen integriert.

## NACHTRAGSBERICHT

Nach dem Ende des Geschäftsjahres 2024 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

# Prognosebericht

Die Weltwirtschaft wird im Jahr 2025 voraussichtlich mit einer etwas schwächeren Dynamik wachsen als im Berichtsjahr. Die weltweite Pkw-Nachfrage sollte sich regional uneinheitlich entwickeln und leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Im Folgenden beschreiben wir die voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns und der Rahmenbedingungen seiner Geschäftstätigkeit. Risiken und Chancen, die eine Abweichung von den prognostizierten Entwicklungen bewirken könnten, stellen wir im Risiko- und Chancenbericht dar.

Unsere Annahmen basieren auf aktuellen Einschätzungen externer Institutionen; dazu zählen Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

## ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2025 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2024 etwas schwächeren Dynamik wachsen wird. Die rückläufige Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende Lockerung der Geldpolitik sollten sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie zunehmende Unsicherheiten im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine etwas schwächere Dynamik aufweisen werden als im Berichtsjahr.

Wir rechnen außerdem damit, dass die Weltwirtschaft bis 2029 mit stabilen Veränderungsraten weiter wachsen wird.

### Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa erwarten wir für 2025 eine ähnliche Wachstumsrate der Wirtschaft wie im Berichtsjahr und eine im Durchschnitt weiter rückläufige Inflationsrate. Damit einhergehende Leitzinsenkungen der Europäischen Zentralbank (EZB) sollten die wirtschaftliche Lage im Euroraum unterstützen.

In Zentraleuropa erwarten wir für das Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr eine etwas höhere Wachstumsrate bei anhaltenden hohen, aber weniger dynamischen Preisanstiegen. Die Wirtschaftsleistung Osteuropas sollte sich nach dem starken Einbruch im Jahr 2022 infolge des Russland-Ukraine-Konflikts mit abgeschwächter Dynamik weiter erholen.

### Deutschland

Wir erwarten, dass sich das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland im Jahr 2025 positiv, aber mit geringer Dynamik entwickelt. Die deutsche Inflationsrate sollte sich im Jahresdurchschnitt etwas verringern. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt wird sich voraussichtlich etwas verschlechtern.

### Nordamerika

Wir gehen davon aus, dass das Wirtschaftswachstum in den USA im Jahr 2025 weiterhin stabil, jedoch mit abgeschwächter Dynamik ausfällt und die Entwicklung des Arbeitsmarktes entsprechend beeinträchtigt wird. Die US-Notenbank dürfte trotz eines zu erwartenden leichten Anstiegs der Inflationsrate im Laufe des Jahres 2025 weitere Leitzinssenkungen durchführen. In Kanada sollte das Wirtschaftswachstum etwas höher ausfallen als im Berichtsjahr, in Mexiko dagegen ungefähr gleich bleiben.

### Südamerika

Die brasilianische Wirtschaft wird aller Voraussicht nach im Jahr 2025 eine positive Veränderungsrate aufweisen, die aber niedriger ausfällt als im Berichtsjahr. In Argentinien sollte nach zwei rückläufigen Jahren ein positives Wachstum zu verzeichnen sein.

### Asien-Pazifik

Das chinesische BIP wird im Jahr 2025 voraussichtlich auf relativ hohem Niveau wachsen, wenngleich mit einer geringeren Rate als 2024. Das Wirtschaftswachstum Indiens sollte eine ähnliche Dynamik verzeichnen wie im Berichtsjahr, während Japans Wirtschaftsleistung gegenüber 2024 vermutlich wieder wächst.

## ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Plötzlich auftretende oder sich verschärfende geopolitische Spannungen und Konflikte könnten darüber hinaus insbesondere zu steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2025 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen. Für die Jahre 2026 bis 2029 rechnen wir weltweit mit einer wachsenden Nachfrage nach Pkw.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2025 mit einem Verkaufsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres. Für die Jahre 2026 bis 2029 gehen wir von einer weltweit wachsenden Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen aus.

### Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa rechnen wir für 2025 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das spürbar über dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird. Für die großen Einzelmärkte Frankreich, Großbritannien und Spanien rechnen wir in 2025 mit einem Wachstum in unterschiedlich starken Ausprägungen zwischen leicht und spürbar über dem Vorjahresniveau. Den italienischen Markt erwarten wir auf Vorjahresniveau.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen gehen wir in Westeuropa für das Jahr 2025 von einem Neuzulassungsvolumen auf dem Niveau des Vorjahres aus. In den großen Einzelmärkten Frankreich, Großbritannien, Italien und Spanien sollte dabei die Entwicklung heterogen ausfallen.

Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2025 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich stark übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. In den wesentlichen Märkten dieser Region erwarten wir eine heterogene Entwicklung.

Die Zulassungen von leichten Nutzfahrzeugen auf den Märkten in Zentral- und Osteuropa werden 2025 den Vorjahreswert voraussichtlich spürbar übersteigen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts.

### Deutschland

Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2025 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen leicht über dem Vorjahresniveau liegen wird.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen erwarten wir ebenfalls, dass die Zahl der Zulassungen 2025 den Vorjahreswert ebenfalls leicht übertrifft.

### Nordamerika

Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt sowie in den USA rechnen wir für 2025 mit einem Verkaufsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres. Dabei dürften weiterhin überwiegend Modelle aus den SUV- und Pickup-Segmenten gefragt sein. Zudem ist zu erwarten, dass die Neuzulassungen vollelektrischer Fahrzeuge sehr stark zunehmen werden. In Kanada wird die Zahl der Verkäufe voraussichtlich auf dem Niveau des Vorjahreswertes liegen. Für Mexiko erwarten wir ein Neuzulassungsvolumen leicht über dem des Vorjahres.

### Südamerika

Die südamerikanischen Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge werden wegen ihrer Abhängigkeit von der globalen Rohstoffnachfrage stark von der Entwicklung der Weltwirtschaft beeinflusst. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2025 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt spürbar steigen wird. In Brasilien wird das Marktvolumen gegenüber 2024 voraussichtlich leicht, in Argentinien stark zunehmen.

### Asien-Pazifik

Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2025 voraussichtlich in der Größenordnung des Vorjahres liegen. Wir rechnen damit, dass sich das Marktvolumen in China auf dem Niveau des Jahres 2024 bewegen wird. Dabei dürften zunehmend reichweitenstarke Plug-In-Hybridmodelle gefragt sein. Beeinträchtigungen können sich aus einer schwächer als erwartet verlaufenden wirtschaftlichen Erholung sowie aus der Verschärfung geopolitischer Spannungen ergeben. Insbesondere der Handelskonflikt zwischen China und den USA dürfte – sofern sich keine Lösung abzeichnet – das Geschäfts- und Verbrauchervertrauen weiter belasten. Den indischen Pkw-Markt erwarten wir leicht über dem Vorjahresniveau, in Japan dürfte die Nachfrage spürbar steigen.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen wird das Neuzulassungsvolumen in der Region Asien-Pazifik 2025 voraussichtlich in der Größenordnung des Vorjahres liegen. Für den chinesischen Markt rechnen wir mit einer Entwicklung auf dem Vorjahresniveau. In Indien erwarten wir für 2025 ein Volumen leicht über dem des Berichtsjahres. Für den japanischen Markt gehen wir ebenfalls von einem Volumen leicht über dem Wert des Vorjahres aus.

## ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Wir erwarten für 2025, dass die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar unter den Vorjahreswerten liegen werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen.

Für die 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) wird eine Marktentwicklung spürbar unter der des Vorjahres erwartet. In der Türkei rechnen wir mit einem gleichbleibendem Niveau der Neuzulassungen. In Südafrika gehen wir von einem leichten Rückgang der Nachfrage gegenüber dem Vorjahr aus. In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1 bis 8 unterteilt. In den für Volkswagen relevanten Segmenten Class 6 bis 8 (ab 8,85 t) erwarten wir eine Entwicklung der Neuzulassungen leicht unter dem Vorjahr. Für Brasilien gehen wir davon aus, dass die Nachfrage nach einer sehr positiven Entwicklung im Berichtsjahr im Jahr 2025 auf dem gleichen Niveau bleiben wird.

Für die Jahre 2026 bis 2029 rechnen wir im Durchschnitt mit einer gleichbleibenden Nachfrage auf den relevanten Lkw-Märkten.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2025 mit einer Nachfrage, die spürbar über dem Niveau des Vorjahres liegen wird, mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen. In der Region EU27+3 erwarten wir eine Entwicklung leicht über dem Niveau des Vorjahres. Für den Bereich der Schulbusse in den USA und Kanada gehen wir von einem starken Anstieg aus. Für den Busmarkt in Mexiko gehen wir aufgrund der deutlich positiven Entwicklung im Berichtsjahr von einem starken Volumenrückgang im Jahr 2025 aus. In Brasilien werden die Neuzulassungen im Jahr 2025 voraussichtlich spürbar unter dem Niveau des Vorjahres liegen.

Für die Jahre 2026 bis 2029 erwarten wir auf den relevanten Märkten insgesamt eine im Durchschnitt konstante Nachfrage nach Bussen.

### ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2025 – im Zusammenspiel mit der Entwicklung der Fahrzeugmärkte – eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben. Wir gehen davon aus, dass in Schwellenmärkten mit bisher niedriger Marktdurchdringung die Nachfrage steigen wird. In Regionen mit bereits entwickelten automobilen Finanzdienstleistungsmärkten wird sich der Trend voraussichtlich fortsetzen, Mobilität zu möglichst geringen Gesamtkosten zu erwerben. Die im europäischen Finanzdienstleistungsgeschäft mit Einzelkunden begonnene Verschiebung von Finanzierung zu Leasing wird sich weiter fortsetzen. Integrierte Gesamtlösungen, die mobilitätsnahe Dienstleistungsmodule wie Versicherungen und innovative Servicepakete einschließen, dürften weiter an Bedeutung gewinnen. Zusätzlich rechnen wir damit, dass die Nachfrage nach neuen Mobilitätsformen, etwa nach Vermiet- oder Auto-Abo-Modellen, sowie nach integrierten Mobilitätsdienstleistungen, zum Beispiel Tanken und Laden, zunehmen wird. Händler bleiben weiterhin wichtige strategische Partner. Die nahtlose Integration von Finanzdienstleistungen in das Online-Fahrzeugangebot wird zunehmend wichtiger. Auch in den Jahren 2026 bis 2029 wird dieser Trend unserer Einschätzung nach anhalten.

Im Bereich der mittelschweren und schweren Nutzfahrzeuge sehen wir in den Schwellenländern eine robuste Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten. Insbesondere in diesen Ländern unterstützen Finanzierungslösungen den Fahrzeugabsatz und sind daher ein wesentlicher Bestandteil des Verkaufsprozesses. Auf den entwickelten Märkten erwarten wir 2025 einen erhöhten Bedarf an Telematikdiensten und Serviceleistungen, mit denen sich die Gesamtbetriebskosten senken lassen. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich auch in den Jahren 2026 bis 2029 fortsetzen.

### WECHSELKURSENTWICKLUNG

Für 2025 erwarten wir eine leichte Aufwertung des Euro im Verhältnis zum US-Dollar und zum britischen Pfund. Beim chinesischen Renminbi rechnen wir mit einem ähnlichen Währungskursverhältnis zum Euro wie im Berichtsjahr. Der brasilianische Real, der mexikanische Peso, der südafrikanische Rand und die türkische Lira sollten annahmegemäß in unterschiedlichem Ausmaß gegenüber der europäischen Gemeinschaftswährung abwerten; aufgrund der anhaltend kritischen wirtschaftlichen Situation in Argentinien wird für den argentinischen Peso eine starke Abwertung angenommen.

Für die Jahre 2026 bis 2029 gehen wir von einem im Durchschnitt unveränderten Verhältnis des Euro gegenüber dem US-Dollar aus. Wir rechnen mit einer weitestgehenden stabilen Entwicklung der europäischen Gemeinschaftswährung im Verhältnis zum britischen Pfund, chinesischen Renminbi, brasilianischen Real und zur türkischen Lira, während sich die relative Währungsschwäche des mexikanischen Peso und des argentinischen Peso vermutlich fortsetzen wird. Das sogenannte Eventrisiko – das Risiko nicht vorhersehbarer Marktentwicklungen – bleibt dabei jedoch grundsätzlich bestehen.

### ZINSENTWICKLUNG

Nachdem im Jahr 2024 in fast allen großen westlichen Industrieländern und in vielen Schwellenländern erste Leitzinssenkungen zu verzeichnen waren, wird die weitere Veränderung der Leitzinsen in 2025 in den jeweiligen Ländern auf der einen Seite von der weiteren Inflationsentwicklung und auf der anderen Seite von dem Ausmaß eines möglichen wirtschaftlichen Abschwungs abhängen. Insgesamt gehen wir für 2025 von einem im Durchschnitt gegenüber dem Jahr 2024 etwas niedrigeren Zinsniveau aus.

Für die Jahre 2026 bis 2029 erwarten wir, dass die Zinssätze insgesamt auf diesem Niveau verharren werden.

### ENTWICKLUNG DER ROHSTOFFPREISE

Für 2025 gehen wir bei fast allen Rohstoffen angesichts des erwarteten Wachstums der globalen Wirtschaft und der damit verbundenen Nachfrage von Preisanstiegen aus.

Für die Jahre 2026 bis 2029 rechnen wir mit einer weiterhin volatilen Entwicklung auf einem zum Teil leicht erhöhten Preisniveau auf den Rohstoffmärkten.

### MODELLNEUHEITEN IM JAHR 2025

Die Marke Volkswagen Pkw verpasst dem T-Roc im Jahr 2025 mit einem frischen In- und Exterieur sowie neuen Technologien ein Update.

Im Jahr des 130-jährigen Unternehmensjubiläums debütiert bei Škoda der neue batterieelektrische Enyaq im Modern Solid-Design. Die batterieelektrischen SUV-Baureihen Enyaq und Elroq werden um die sportlichen RS-Modelle erweitert. Auf dem indischen Markt ergänzt der Kylaq die Palette der lokal entwickelten und produzierten Fahrzeuge.

CUPRA wird seine Produktpalette aktualisieren und verbessern, unter anderem mit neuen Produkteigenschaften, neuen Antrieben sowie limitierten Editionen.

SEAT wird den Ibiza und den Arona mit neuen Designelementen sowie technologischen Updates auffrischen.

Der neue Transporter der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge geht im Jahr 2025 mit weiteren Derivaten und Antriebsvarianten an den Start, darunter erstmals auch mit Elektroantrieb.

Audi wird im Jahr 2025 sein elektrisches Modellportfolio mit den Markteinführungen des A6 e-tron und des sportlichen Q6 Sportback e-tron erweitern. Außerdem steht die Neuauflage mehrerer Modellreihen auf dem Programm, darunter die neue A6-Familie sowie die dritte Generation des Q3.

Porsche ergänzt seine Produktpalette im Laufe des Jahres 2025 um weitere exklusive und hochemotionale Derivate, darunter der 911 Carrera S und der Taycan GTS.

Bentley führt 2025 neue Varianten seiner bereits überarbeiteten Modelle Continental GT und Flying Spur ein.

Lamborghini vervollständigte im Jahr 2024 die Hybridisierung seiner Produktpalette mit der Präsentation des Urus SE und des neuen Temerario. Beide Fahrzeuge kommen 2025 zu den Händlern; dann werden alle auf dem Markt erhältlichen Lamborghini Modelle mit einem Hybridantrieb ausgestattet sein.

Die TRATON GROUP wird die Elektromobilität und das autonome Fahren weiter vorantreiben.

Scania wird Ende 2025 erste autonom fahrende Lkw in einer Mine in Australien einsetzen.

MAN bringt 2025, ergänzend zu den batterieleketrischen Fahrzeugen, effiziente Produkte mit dem gruppenweiten 13-Liter-Antriebsstrang auf den Markt.

Auch International (ehemals Navistar) wird die Anwendung des 13-Liter-Antriebsstrangs über ein breites Produktportfolio vorantreiben.

Volkswagen Truck & Bus wird sein Modell e-Delivery auf weiteren Märkten einführen sowie erste Fahrzeuge des e-Volksbus an Kunden ausliefern.

Ducati bringt die neuen Panigale V4, Multistrada V2 und Multistrada V4 auf den Markt. In der Streetfighter V2 und Panigale V2 feiert der neue 890cc V2-Motor sein Debüt.

## ZUKÜNFTIGE ORGANISATORISCHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Dem Ziel folgend, den Volkswagen Konzern effizienter und agiler aufzustellen, straffen wir die Struktur unserer internen finanziellen Steuerung und Berichterstattung. Dies bilden wir auch in der Segmentberichterstattung nach IFRS 8 ab. Dementsprechend sind die drei berichtspflichtigen Segmente ab dem 1. Januar 2025: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen. Informationen über andere Geschäftstätigkeiten und Geschäftssegmente, die nicht berichtspflichtig sind, werden in der Segmentberichterstattung ab dem 1. Januar 2025 unter „Sonstige operative Gesellschaften" zusammengefasst. Darin enthalten ist im Wesentlichen das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik der MAN Energy Solutions. Bisher wurden diese Geschäfte als Segment Power Engineering ausgewiesen. Mit der zwischenzeitlich erfolgten Veräußerung und Aufgabe von Geschäftstätigkeiten wird das Segment aus Wesentlichkeitsgründen nicht mehr separat berichtet. Die Überleitung der Segmentberichterstattung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion. Nicht mehr in der Überleitung enthalten sind andere operative Gesellschaften, die definitionsgemäß keine Segmente darstellen. Diese Gesellschaften werden unter „Sonstige operative Gesellschaften" erfasst.

Dieser Logik folgend berichtet der Volkswagen Konzerns ab dem 1. Januar 2025 die zwei Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen sowie die Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen. Die bisherige Gliederung des Konzernbereichs Automobile in die Bereiche Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering entfällt, sie folgt zukünftig der Darstellung der Segmentberichterstattung: Der Konzernbereich Automobile umfasst im Wesentlichen das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie das Segment Nutzfahrzeuge, jedoch nicht mehr die Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen entspricht dem Segment Finanzdienstleistungen.

Die folgende Tabelle zeigt die prognoserelevanten Kennzahlen nach Anpassung der finanziellen Berichtsstruktur.

## SPITZENKENNZAHLEN GEMÄß NEUER BERICHTSSTRUKTUR

| | Ist 2024 |
|---|---|
| Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge) | 9,0 Mio. |
| Volkswagen Konzern | |
| Umsatzerlöse | 324,7 Mrd. € |
| Operative Umsatzrendite | 5,9 % |
| Operatives Ergebnis | 19,1 Mrd. € |
| Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge | |
| Umsatzerlöse | 241,5 Mrd. € |
| Operative Umsatzrendite | 5,7 % |
| Operatives Ergebnis | 13,7 Mrd. € |
| Segment Nutzfahrzeuge | |
| Umsatzerlöse | 46,2 Mrd. € |
| Operative Umsatzrendite | 9.1 % |
| Operatives Ergebnis | 4,2 Mrd. € |
| Konzernbereich Finanzdienstleistungen | |
| Umsatzerlöse | 58,8 Mrd. € |
| Operatives Ergebnis | 3,1 Mrd. € |
| Investitionsquote im Konzernbereich Automobile[1] | 13,0 % |
| Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile[1] | 5,2 Mrd. € |
| Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile[1] | 34,4 Mrd. € |

1 Konzernbereich Automobile ohne Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen entsprechend der Berichterstattung ab 1. Januar 2025.

## INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG

Um den Bedürfnissen der Menschen nach individueller, nachhaltiger und vollvernetzter Mobilität gerecht werden zu können und so die Zukunftsfähigkeit des Volkswagen Konzerns zu stärken, mobilisieren wir weiter unsere Innovations- und Technologiekräfte und treiben die Transformation von Volkswagen zu einem „Global Automotive Tech Driver" voran. Dabei wollen wir unser volles Unternehmenspotenzial durch effiziente Portfoliosteuerung und Nutzung von Konzernsynergien entfalten.

In unserer aktuellen Planung für das Jahr 2025 fließt der Großteil der Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) in die Produktion von Elektrofahrzeugen sowie in die zugehörigen Batterietechnologien und elektrischen Baukästen und Plattformen, die zentrale Bestandteile der Transformation in der Mobilitätsindustrie darstellen. Beispiele hierfür sind die rein elektrische Plattform für unsere Volumenmarken – der Modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB) und die Premium Plattform Elektrik (PPE) für unsere Fahrzeuge im Premium- und Sportsegment. Des Weiteren gestalten wir derzeit mit Hochdruck die Nachfolgeplattform für unsere zukünftigen, rein elektrischen Fahrzeuge, die sogenannte Scalable Systems Platform (SSP). Strategische Ziele dieser SSP-Plattform sind dabei die weitere Senkung von Varianz durch die konsequente Steigerung von Synergien und damit das Heben von erheblichen Einsparpotenzialen. Weitere Schwerpunkte unserer Sachinvestitionen bilden die Digitalisierung unserer Produkte und Standorte, Maßnahmen zur Reduzierung des $CO_2$-Ausstoßes und Förderung nachhaltiger Produktionsprozesse sowie der Ausbau der Marktpräsenz in unter anderem Nordamerika (mit der Marke Scout) und China, wo wir unsere lokalen Aktivitäten ebenfalls erhöhen werden.

Neben den Sachinvestitionen umfasst die Investitionstätigkeit auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten. Sie spiegeln ebenso wie die Sachinvestitionen unter anderem die Vorleistungen für die Erneuerung und Elektrifizierung der Modellpalette, sowie für Digitalisierung und Zukunftstechnologien wider. Darin enthalten sind auch Leistungen für die Softwarearchitekturen der Zukunft mit einem synergetischen Ansatz für die konzernweite Nutzung.

Mit den Investitionen in unsere Werke und Modelle, in die Entwicklung elektrifizierter Antriebe, Plattformen sowie in die Digitalisierung schaffen wir die Voraussetzung für profitables, nachhaltiges Wachstum bei Volkswagen und wollen so unsere Zukunftsfähigkeit sicherstellen. In den Investitionen enthalten sind auch verpflichtende Umfänge, die auf Entscheidungen aus abgeschlossenen Geschäftsjahren beruhen. Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2025 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 12 und 13 % liegt.

Wir wollen die Investitionen im Automobilbereich aus eigener Kraft finanzieren und gehen davon aus, dass der Cashflow aus dem laufenden Geschäft den Investitionsbedarf des Konzernbereichs Automobile übertreffen wird. Den Netto-Cashflow des Jahres 2025 erwarten wir zwischen 2 und 5 Mrd. €. Darin enthalten sind sowohl Liquiditätsabflüsse für Zukunftsinvestitionen als auch für Restrukturierungsmaßnahmen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2025 voraussichtlich zwischen 34 und 37 Mrd. € liegen.

Diese Planung beruht auf den derzeitigen Strukturen des Volkswagen Konzerns.

Unsere At Equity einbezogenen Joint Ventures in China sind nicht in den oben genannten Zahlen enthalten. Für 2025 planen diese Gemeinschaftsunternehmen in die Elektromobilität, die weitere Optimierung des Modellportfolios, die Entwicklung neuer Mobilitätslösungen sowie in die Digitalisierung (insbesondere in Software) zu investieren. Die Sachinvestitionen werden dabei voraussichtlich über dem Niveau von 2024 liegen und aus eigenen Mitteln finanziert werden.

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen planen wir für 2025 Investitionen, die unter dem Wert des Vorjahres liegen. Im Working Capital gehen wir davon aus, dass die Entwicklung des Vermietvermögens und der Forderungen aus Leasing-, Kunden- und Händlerfinanzierungen zu einer Mittelbindung führen wird, die rund zur Hälfte aus dem Brutto-Cashflow finanziert werden soll. Wie in der Branche üblich, soll der verbleibende Mittelbedarf vor allem durch unbesicherte Anleihen am Geld- und Kapitalmarkt, die Ausgabe von Asset Backed Securities, Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie durch die Nutzung internationaler Kreditlinien gedeckt werden.

## GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2025 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2024 etwas schwächeren Dynamik wachsen wird. Die rückläufige Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende Lockerung der Geldpolitik sollten sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie zunehmende Unsicherheiten im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine etwas schwächere Dynamik aufweisen werden als im Berichtsjahr.

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Plötzlich auftretende oder sich verschärfende geopolitische Spannungen und Konflikte könnten darüber hinaus insbesondere zu steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2025 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2025 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das spürbar über dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2025 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen leicht über dem Vorjahresniveau liegen wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2025 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich stark übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt sowie in den USA rechnen wir für 2025 mit einem Verkaufsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2025 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt spürbar steigen wird. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2025 voraussichtlich in der Größenordnung des Vorjahres liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2025 mit einem Verkaufsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres.

Wir erwarten für 2025, dass die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar unter den Vorjahreswerten liegen werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2025 mit einer Nachfrage, die spürbar über dem Niveau des Vorjahres liegen wird, mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2025 – im Zusammenspiel mit der Entwicklung der Fahrzeugmärkte – eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir rechnen damit, dass die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2025 unter herausfordernden Marktbedingungen in der Größenordnung des Vorjahres liegen wird.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus einem Umfeld politischer Unsicherheit, zunehmenden Handelsbeschränkungen und geopolitischen Spannungen, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff-, Energie- und Devisenmärkten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern und das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2025, dass die Umsatzerlöse das Vorjahr um bis zu 5 % übertreffen. Die operative Umsatzrendite für den Konzern wird voraussichtlich zwischen 5,5 und 6,5 % liegen, im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zwischen 6 und 7 %. Für das Segment Nutzfahrzeuge gehen wir bei auf dem Vorjahresniveau liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 7,5 und 8,5 % aus. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir mit bis zu 5 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen und einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4,0 Mrd. €.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2025 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 12 und 13 % liegt. Den Netto-Cashflow des Jahres 2025 erwarten wir zwischen 2 und 5 Mrd. €. Darin enthalten sind sowohl Liquiditätsabflüsse für Zukunftsinvestitionen als auch für Restrukturierungsmaßnahmen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2025 voraussichtlich zwischen 34 und 37 Mrd. € liegen. Es ist unverändert unser Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätspolitik fortzusetzen.

# Risiko- und Chancenbericht

(ENTHÄLT DEN BERICHT NACH § 289 ABS. 4 HGB)

Für den nachhaltigen Erfolg unseres Unternehmens ist es entscheidend, dass wir die Risiken und Chancen, die sich aus unserer Geschäftstätigkeit ergeben, frühzeitig erkennen und vorausschauend steuern. Der verantwortungsvolle Umgang mit den Risiken wird im Volkswagen Konzern durch ein umfassendes Risikomanagement- und ein Internes Kontrollsystem unterstützt.

In diesem Kapitel erläutern wir zunächst die Zielsetzung und den Aufbau des Risikomanagementsystems (RMS) sowie des standardisierten Internen Kontrollsystems (IKS) des Volkswagen Konzerns und beschreiben diese Systeme, auch mit Blick auf den Rechnungslegungsprozess. Im Anschluss stellen wir die wesentlichen Risiken und Chancen dar, die sich im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit ergeben.

## ZIELSETZUNG DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS UND DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS

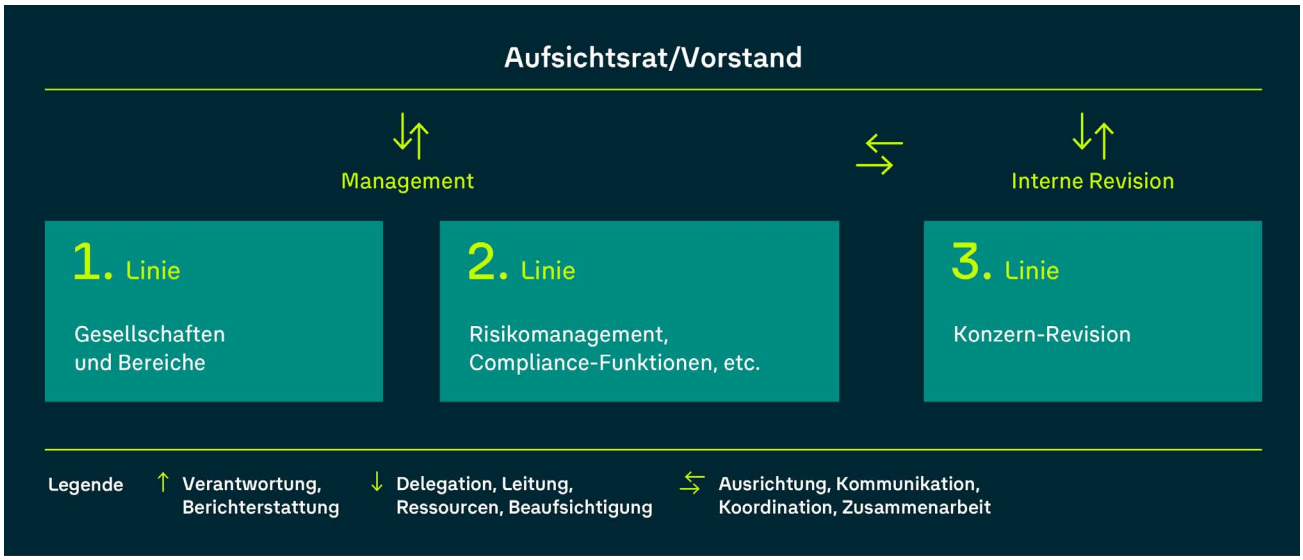
Den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns können wir nur sicherstellen, indem wir die Risiken und Chancen aus unserer Geschäftstätigkeit frühzeitig identifizieren, zutreffend bewerten sowie effektiv und effizient steuern. Mit Hilfe des standardisierten RMS und des IKS sollen potenzielle Risiken frühzeitig erkannt werden, um mit geeigneten Maßnahmen gegenzusteuern und so drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

Die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und des Ausmaßes zukünftiger Ereignisse und Entwicklungen unterliegt naturgemäß Unsicherheiten. Wir sind uns daher bewusst, dass selbst das beste RMS nicht alle potenziellen Risiken vorhersehen kann und auch das beste IKS regelwidrige Handlungen niemals vollständig verhindern kann.

## AUFBAU DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS UND DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS

Die organisatorische Ausgestaltung des RMS und IKS des Volkswagen Konzerns basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk (COSO: Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Der Aufbau des RMS und IKS gemäß dem COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk bezweckt eine umfassende Abdeckung möglicher Risikobereiche. Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den standardisierten Umgang mit Risiken. Chancen werden in den RMS-Prozessen nicht erfasst.

## DAS VOLKSWAGEN DREI-LINIEN-MODELL




Ein weiteres zentrales Element des RMS und IKS bei Volkswagen ist das Drei-Linien-Modell, das unter anderem der Dachverband der europäischen Revisionsinstitute (ECIIA) fordert. Diesem Modell folgend verfügen das RMS und IKS des Volkswagen Konzerns über drei Linien, die das Unternehmen vor dem Eintritt wesentlicher Risiken schützen sollen.

Die Mindestanforderungen an das RMS und an das IKS einschließlich des Drei-Linien-Modells sind konzernweit in einer Richtlinie festgelegt, werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Zudem werden regelmäßig Schulungen zum RMS und IKS angeboten.

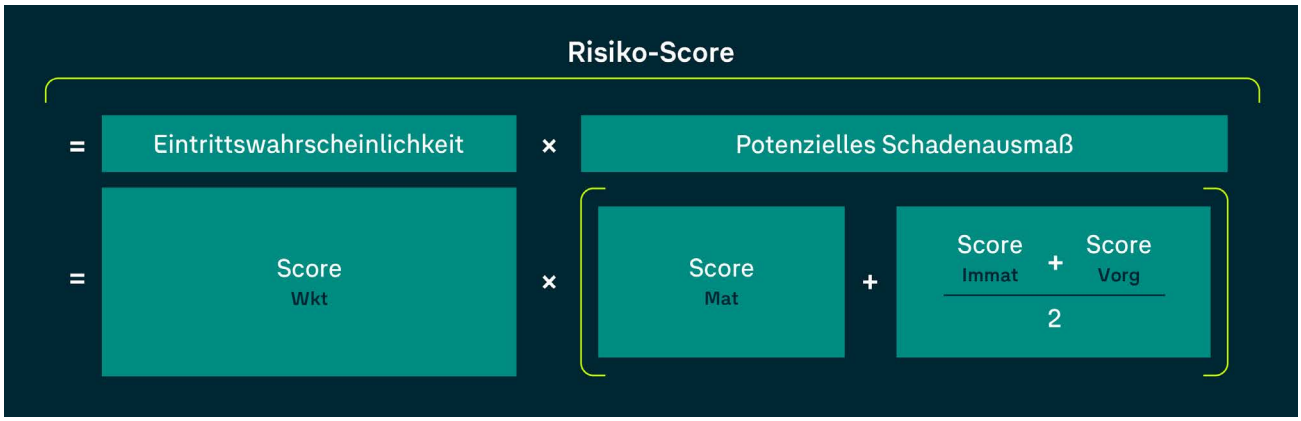
In einem gesonderten Vorstandsausschuss „Risikomanagement" werden zudem vierteljährlich die wesentlichen Aspekte des RMS und des IKS behandelt, um

- die Transparenz über die wesentlichen Risiken des Konzerns und deren Steuerung weiter zu erhöhen,
- Einzelsachverhalte zu erörtern, sofern diese ein wesentliches Risiko für den Konzern darstellen,
- Empfehlungen zur Weiterentwicklung des RMS und des IKS auszusprechen sowie
- den offenen Umgang mit Risiken zu unterstützen und eine offene Risikokultur zu fördern.

### Erste Linie: Operatives Risikomanagement und IKS

Die operativen Risikomanagement- und Internen Kontrollsysteme der einzelnen Konzerngesellschaften und -bereiche bilden die vorderste Linie. Das RMS und das IKS sind integrale Bestandteile der Aufbau- und Ablauforganisation des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko begründen können, werden dezentral in den Geschäftsbereichen und in den Konzerngesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden eingeleitet, die verbleibenden potenziellen Auswirkungen bewertet und bei Bedarf zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Wesentliche Risiken werden anlassbezogen an die relevanten Gremien gemeldet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen ein. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden vereinbart wurden, unterliegen so einer permanenten Überprüfung innerhalb revolvierender Planungsüberarbeitungen. Parallel dazu fließen die Ergebnisse der Maßnahmen zur Bewältigung der Risiken zeitnah in die regelmäßigen Vorausschätzungen zur weiteren Geschäftsentwicklung ein. Somit liegt dem Vorstand über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

### ERMITTLUNG DES RISIKO-SCORE




#### Zweite Linie: Konzern-Risikomanagement und IKS

Ergänzend zum laufenden operativen Risikomanagement richtet die Abteilung Konzern-Risikomanagement vierteljährlich standardisierte Abfragen zur Risikosituation und zur Umsetzung von Gegenmaßnahmen – mittels des sogenannten Risiko-Quartalsprozesses (RQP) – an alle Konzernmarken und wesentliche Konzerngesellschaften. Die Risiken werden dabei in einem Mehraugenprinzip erfasst und freigegeben sowie anschließend durch das Konzern-Risikomanagement plausibilisiert.

Für jedes Risiko wird ein Score-Wert ermittelt, der sich aus der Multiplikation des Kriteriums Eintrittswahrscheinlichkeit (Wkt) mit dem potenziellen Schadenausmaß ergibt und die Risiken vergleichbar macht. Das potenzielle Schadenausmaß ergibt sich aus den Kriterien finanzieller Schaden (Mat) sowie Reputationsschaden (Immat) und potenzieller Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben (Vorg). Für jedes dieser Kriterien wird die getroffene Bewertung einem Score-Wert zwischen 0 und 10 zugeordnet. Dabei werden die Maßnahmen, die zur Risikosteuerung und -kontrolle getroffen wurden, bei der Risikobewertung berücksichtigt (Nettobetrachtung).

Der Score-Wert für die Eintrittswahrscheinlichkeit von über 50 % im Betrachtungszeitraum wird als hoch bezeichnet, bei einer mittleren Einstufung liegt die Eintrittswahrscheinlichkeit mindestens bei 25 %. Für das Kriterium finanzieller Schaden steigt der Score-Wert mit zunehmendem Ausmaß an und erreicht ab 1 Mrd. € den höchsten Score-Wert von 10. Das Kriterium Reputationsschaden kann Ausprägungen von lokaler Vertrauensstörung über den lokalen Vertrauensverlust bis hin zum regionalen oder internationalen Reputationsverlust annehmen. Die potenzielle Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben wird anhand der potenziellen Auswirkungen auf die lokale Gesellschaft, die Marke oder den Konzern eingestuft.

Risiken aus potenziellen Regelverletzungen (Compliance-Risiken) und aus dem Nachhaltigkeitsumfeld (ESG) sind in diesen Prozess ebenso integriert wie strategische, betriebliche und Berichterstattungsrisiken.

Die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Financial Services Overseas AG haben eigenständige RMS- beziehungsweise IKS-Prozesse implementiert und berichten regelmäßig an das Konzern-Risikomanagement.

Zur Überprüfung der Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns führt das Konzern-Risikomanagement auf Basis der Risikomeldungen regelmäßig einen Abgleich zwischen der aggregierten Risikolage und der Risikotragfähigkeit durch. Hierbei wird durch eine Simulation geprüft, ob Einzelrisiken durch Kumulation zu einem bestandsgefährdenden Risiko aggregieren können. Im Geschäftsjahr 2024 haben sich keine Hinweise auf eine unzureichende Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns ergeben.

Die Risikoberichterstattung an die Gremien der Volkswagen AG erfolgt abhängig von Wesentlichkeitsschwellen. Risiken werden ab einem Risiko-Score von 40 beziehungsweise ab einem potenziellen finanziellen Schaden von 1 Mrd. € dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Volkswagen AG quartalsweise berichtet. Die Berichterstattung berücksichtigt zusätzlich die Risiken aus dem RQP ab einem Risiko-Score von 20.

Darüber hinaus werden bedeutende Änderungen der Risikolage, die kurzfristig beispielsweise durch unerwartete externe Ereignisse entstehen können, anlassbezogen an den Vorstand berichtet. Dies ist dann erforderlich, wenn das Risiko einen potenziellen finanziellen Schaden ab 1 Mrd. € annehmen kann und die Eintrittswahrscheinlichkeit in den kommenden 24 Monaten größer als 50 % eingeschätzt wird.

In den vergangenen Jahren wurde zudem ein standardisiertes IKS zur besseren Absicherung von Prozessrisiken entwickelt und in wesentlichen Gesellschaften etabliert. Jährlich erfolgt eine risikoorientierte Überprüfung der in das standardisierte IKS einzubeziehenden Gesellschaften. Das IKS geht dabei deutlich über die Anforderungen an das rechnungslegungsbezogene IKS hinaus. In 26 Kontrollkatalogen werden den Konzerngesellschaften im Betrachtungsumfang Vorgaben im Hinblick auf abzudeckende Prozessrisiken und Kontrollziele gemacht, um die Wertschöpfungskette standardisiert abzusichern.

Inhaltlich sind neben den Themen zur Finanzberichterstattung beispielsweise Prozessrisiken in der Entwicklung oder der Produktion, im Bereich Compliance sowie für Nachhaltigkeitsthemen adressiert. Die Kontrollkataloge werden in regelmäßigen Abständen auf ihre Aktualität geprüft und erweitert.

Wesentliche Kontrollen zur Abdeckung der Prozessrisiken und Kontrollziele werden zudem auf ihre Wirksamkeit hin getestet; hierbei identifizierte wesentliche Schwachstellen werden an die zuständigen Gremien der Volkswagen AG berichtet und in den Fachbereichen behoben.

Wie der RQP wird auch das standardisierte IKS durch das IT-System RiskRadar unterstützt.

Im Rahmen unserer kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse optimieren wir das RMS und IKS regelmäßig. Dabei tragen wir internen und externen Anforderungen gleichermaßen Rechnung. Neben dem RMS und IKS ist auch unser Compliance-Managementsystem (CMS) diesen Kontroll- und Anpassungsmechanismen entsprechend unterworfen. Fallweise begleiten externe Expertinnen und Experten die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres RMS, IKS und des CMS.

### Dritte Linie: Prüfung durch die Konzernrevision

Die Konzernrevision unterstützt den Vorstand dabei, die verschiedenen Geschäftsbereiche und Unternehmenseinheiten im Konzern zu überwachen. Sie überprüft das Risikofrüherkennungssystem sowie den Aufbau und die Umsetzung des RMS, des IKS und des CMS regelmäßig im Rahmen ihrer unabhängigen Prüfungshandlungen. Der vom Vorstand verabschiedete Prüfungsplan umfasst die erste und zweite Linie, also neben den operativen Einheiten auch die risikomitigierenden Funktionen.

## RISIKOFRÜHERKENNUNGSSYSTEM

Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS und IKS (erste und zweite Linie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. Die Risikolage des Unternehmens wird erfasst, bewertet und dokumentiert und erfüllt somit auch die gesetzlichen Anforderungen. Unabhängig davon überprüft der Abschlussprüfer jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation. Die Risikomeldungen werden dabei stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können, und beurteilt gemäß § 317 Abs. 4 HGB die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems.

Darüber hinaus werden in den Unternehmen des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen turnusmäßige Kontrollen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durchgeführt. Als Finanzholding unterliegt die Volkswagen Financial Services AG der Aufsicht der Europäischen Zentralbank und die Volkswagen Versicherung AG als Versicherungsunternehmen der Fachaufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin). Im Rahmen des turnusmäßigen aufsichtsrechtlichen Überprüfungsprozesses sowie im Rahmen unregelmäßiger Prüfungen beurteilt die zuständige Aufsichtsbehörde, ob die Regelungen, Strategien, Verfahren und Mechanismen ein solides Risikomanagement und eine solide Risikoabdeckung gewährleisten. Daneben prüft der Prüfungsverband deutscher Banken die Volkswagen Bank GmbH – als Teil der Volkswagen Financial Services AG – in unregelmäßigen Abständen.

Die Volkswagen Financial Services Overseas AG betreibt ein System zur Risikofrüherkennung und -steuerung. Damit soll gewährleistet werden, dass die jeweils lokal geltenden regulatorischen Anforderungen eingehalten werden. Es ermöglicht zugleich eine angemessene und wirksame Risikosteuerung auf Gruppenebene. Wesentliche Bestandteile davon werden regelmäßig im Rahmen der Jahresabschlussprüfung überprüft.

### ÜBERWACHUNG DER WIRKSAMKEIT DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS UND DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS

In die Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG fließen neben den Ergebnissen aus der kontinuierlichen Überwachung und Verbesserung des RMS und IKS auch die Evaluation der unternehmensweiten Risikosituation auf Basis des RQP und die Darstellung der Ergebnisse des internen Kontrollprozesses auf Basis des standardisierten IKS sowie der nachgelagerten Kontrollsysteme einzelner Marken ein.

Basierend darauf wird einmal jährlich in einer Vorstandssitzung der Volkswagen AG eine Gesamtaussage über die Angemessenheit und Wirksamkeit des RMS und IKS des Volkswagen Konzerns getroffen. Dem Vorstand liegen keine Hinweise vor, dass unser RMS und IKS im Geschäftsjahr 2024 in ihrer jeweiligen Gesamtheit nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wären. Darüber hinaus wird auch der aktuelle Status des CMS mit den von der Group Integrity & Compliance-Organisation verantworteten Themenfeldern Korruptions-, Geldwäsche-, Unterschlagungs- und Untreueprävention regelmäßig dem Vorstand der Volkswagen AG vorgestellt. Ebenfalls liegen dem Vorstand keine Hinweise vor, dass unser CMS nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wäre.

Dessen ungeachtet gibt es inhärente Beschränkungen der Wirksamkeit eines jeden Risikomanagement-, Compliance-Management- und Internen Kontrollsystems. Auch ein als angemessen und wirksam beurteiltes System kann beispielsweise nicht sicherstellen, dass alle tatsächlich eintretenden Risiken vorab aufgedeckt oder jedwede Prozessstörungen unter allen Umständen ausgeschlossen werden.

### RISIKOMANAGEMENT- UND INTEGRIERTES INTERNES KONTROLLSYSTEM IM HINBLICK AUF DEN RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Der für die Abschlüsse der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns sowie seiner Tochtergesellschaften maßgebliche rechnungslegungsbezogene Teil des RMS und IKS umfasst Maßnahmen, die gewährleisten sollen, dass die Informationen, die für die Aufstellung des Abschlusses der Volkswagen AG und des Konzernabschlusses sowie des zusammengefassten Lageberichts des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG notwendig sind, vollständig, richtig und zeitgerecht übermittelt werden. Diese Maßnahmen sollen das Risiko einer materiellen Falschaussage in der Buchführung und der externen Berichterstattung minimieren.

#### Wesentliche Merkmale des Risikomanagement- und integrierten Internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Das Rechnungswesen des Volkswagen Konzerns ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Aufgaben des Rechnungswesens nehmen überwiegend die konsolidierten Gesellschaften eigenverantwortlich wahr oder sie werden an Shared Service Center des Konzerns übertragen. Die in Übereinstimmung mit den IFRS und dem Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch aufgestellten Finanzabschlüsse der Volkswagen AG und ihrer Tochtergesellschaften werden grundsätzlich verschlüsselt an den Konzern übermittelt. Für die Verschlüsselung wird ein marktgängiges Produkt verwendet.

Das Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch, bei dessen Erstellung Meinungen externer Expertinnen und Experten berücksichtigt wurden, soll eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der Vorschriften gewährleisten, die für das Mutterunternehmen anzuwenden sind. Es umfasst insbesondere Konkretisierungen der Anwendung gesetzlicher Vorschriften und branchenspezifischer Sachverhalte. Auch die Bestandteile der Berichtspakete der Konzerngesellschaften, die für die Erstellung des Konzernabschlusses notwendig sind, werden dort im Detail aufgeführt, ebenso wie Vorgaben für die Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle sowie für die darauf aufbauende Saldenabstimmung.

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Tochtergesellschaften vorgelegten Finanzabschlüsse. Dabei werden auch die Berichte, die der Abschlussprüfer vorgelegt hat, und die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzel-

gesellschaften berücksichtigt. In den Gesprächen werden sowohl die Plausibilität der Einzelabschlüsse als auch wesentliche Einzelsachverhalte bei den Tochtergesellschaften diskutiert. Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die – ebenso wie Plausibilitätskontrollen – bei der Erstellung des Einzel- und des Konzernabschlusses der Volkswagen AG angewendet werden.

Die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird im Rahmen des standardisierten IKS in wesentlichen Gesellschaften systematisch bewertet. Am Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Risiken für die Rechnungslegungsprozesse zu identifizieren. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind.

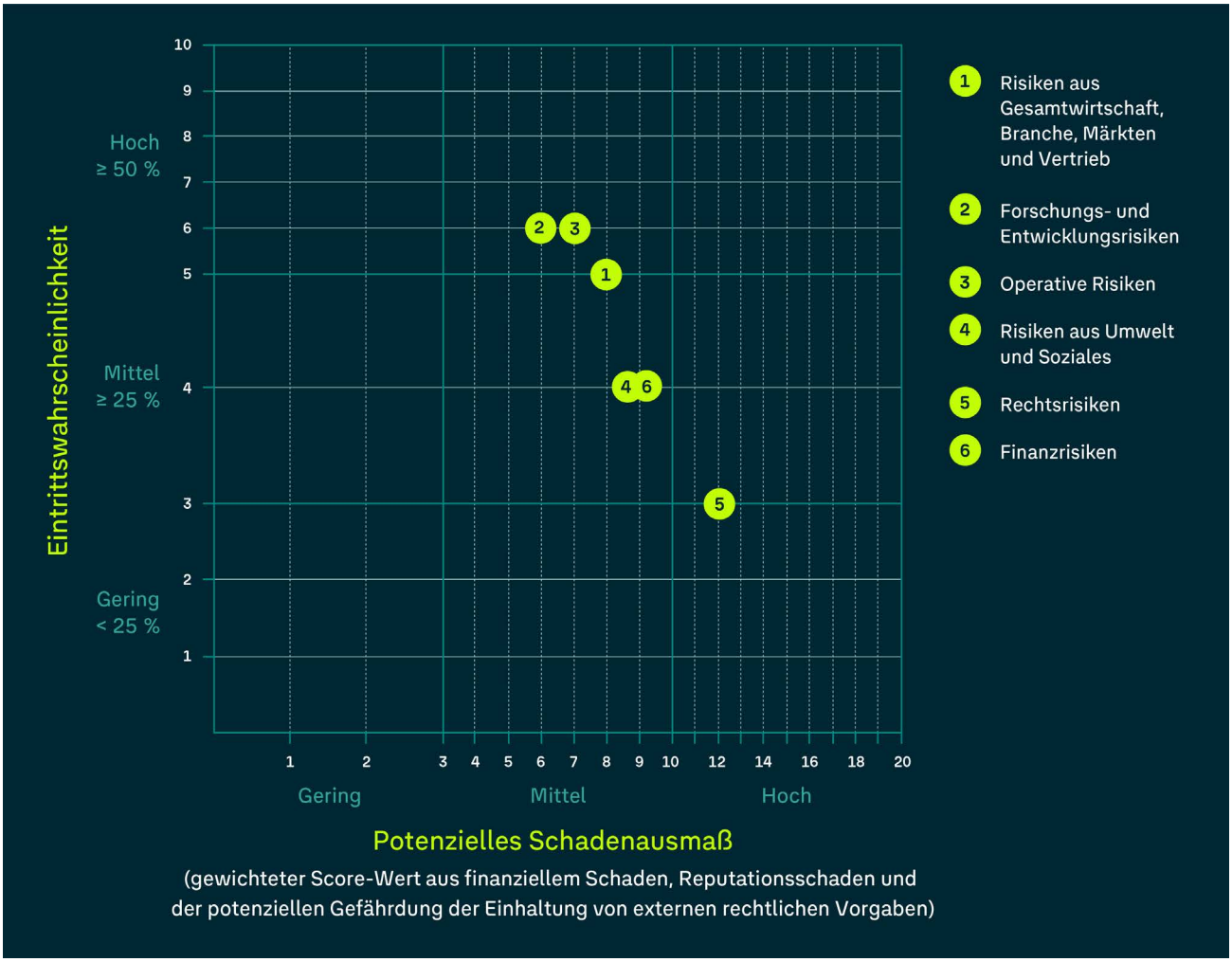
Der zusammengefasste Lagebericht des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG wird – unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen – zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den Konzerneinheiten und -gesellschaften erstellt. Die Datenerhebung erfolgt in der Regel über spezifische Systeme der Konzernfachbereiche.

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem wird zudem von der Konzernrevision im In- und Ausland unabhängig geprüft.

### Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

Mit dem im Berichtsjahr eingeführten Financial Accounting Controlling Tax System (FACTS) lassen sich im Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch Plandaten des Controllings konsolidieren und analysieren. FACTS bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen, ein Berechtigungskonzept und erforderliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen; es ist somit eine technische Plattform, von der das Konzern-Rechnungswesen und das Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren. Für die Überprüfung der Datenkonsistenz verfügt FACTS über ein mehrstufiges Validierungssystem, das im Wesentlichen die inhaltliche Plausibilität zwischen Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang prüft.

## DURCHSCHNITTLICHE SCORE-WERTE DER RISIKOKATEGORIEN




## RISIKEN UND CHANCEN

In diesem Abschnitt stellen wir die wesentlichen Risiken und Chancen dar, die sich im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit ergeben. Zur besseren Übersicht haben wir die Risiken und Chancen in Kategorien zusammengefasst. Zu Beginn einer jeden Risikokategorie nennen wir die anhand der Risiko-Score-Bewertung aus dem RQP ermittelten größten Risiken ihrer Bedeutung nach. Im Anschluss daran erfolgt die Beschreibung der Einzelrisiken, deren Reihenfolge keiner Bewertung unterliegt. In der Regel haben diese über den RQP hinausgehenden Einzelrisiken einen inhärenten Risikocharakter und erreichen nicht die zuvor dargestellten Wesentlichkeitsschwellen. Sofern nicht explizit erwähnt, ergaben sich hinsichtlich der Einzelrisiken und Chancen im Vergleich zum Vorjahr keine wesentlichen Änderungen, wenngleich sich das Gewicht einzelner Risiken verändert hat.

In die Bewertung der Risikokategorien des Volkswagen Konzerns sowie in die Berichterstattung an den Vorstand fließen unter anderem alle an das Konzern-Risikomanagement berichteten Risiken der einbezogenen Einheiten aus dem RQP ab einem Risiko-Score von 20 ein. Die grafische Darstellung der Risikokategorien erfolgt anhand der durchschnittlichen Score-Werte. Für die Risikokategorie „Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen" wurden keine Risiken mit entsprechenden Werten gemeldet.

Mit Hilfe von Wettbewerbs- und Umfeldanalysen sowie Marktbeobachtungen erfassen wir nicht nur Risiken, sondern auch Chancen, die sich positiv auf die Gestaltung unserer Produkte, die Effizienz ihrer Produktion, ihren Erfolg am Markt und unsere Kostenstruktur auswirken. Risiken und Chancen, von denen wir erwarten, dass sie eintreten, haben wir – soweit einschätzbar – in unserer Mittelfristplanung und unserer Prognose bereits berück-

sichtigt. Im Folgenden berichten wir daher über interne und externe Entwicklungen als Risiken und Chancen, die nach derzeitigem Kenntnisstand zu einer negativen beziehungsweise positiven Abweichung von unserer Prognose beziehungsweise von unseren Zielen führen können.

### Risiken und Chancen aus Gesamtwirtschaft, Branche, Märkten und Vertrieb

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das potenzielle Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP liegen in negativen Auswirkungen auf die Markt- und Absatzentwicklung auch bedingt durch Handelsbeschränkungen, zunehmenden Protektionismus und eine verschärfte Wettbewerbssituation.

#### Gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risiken, die ein positives Wachstum der globalen Wirtschaftsleistung verhindern beziehungsweise dämpfen könnten, ergeben sich aus unserer Sicht vor allem aus einer weiteren Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts und der Auseinandersetzungen im Nahen Osten, Turbulenzen an den Finanz-, Energie- und sonstigen Rohstoffmärkten sowie Versorgungsengpässen im Zusammenhang mit Ungleichgewichten zwischen Angebot und Nachfrage. Des Weiteren ergeben sich diese Risiken aus der abnehmenden Globalisierungsdynamik und der zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft sowie aus der Zunahme geopolitischer und geoökonomischer Spannungen und Konflikte. Politische Unsicherheiten, unter anderem hervorgehend aus Verschiebungen in der Ausrichtung politischer Agenden, protektionistische Maßnahmen, zum Beispiel resultierend aus Handelsspannungen zwischen den USA und China und gegenüber weiteren Handelspartnern wie der EU oder Mexiko, sowie strukturelle Defizite sind weitere wesentliche Risikofaktoren, die die Entwicklung einzelner fortgeschrittener Volkswirtschaften, Schwellenländer und weiterer Regionen gefährden. Hinzu kommen verstärkt ökologische Herausforderungen, die in unterschiedlicher Intensität belastend auf einzelne Länder und Regionen wirken. Auch die weltweit zu beobachtende Veränderung in der Ausrichtung geldpolitischer Maßnahmen und die damit verbundenen Erwartungen einer rückläufigen Inflation sowie das weiterhin relativ hohe Zinsniveau in vielen westlichen Volkswirtschaften bergen Risiken im gesamtwirtschaftlichen Umfeld. Die hohe Verschuldung einzelner Volkswirtschaften im privaten und öffentlichen Sektor trübt die Wachstumsperspektiven und kann ebenfalls zu negativen Marktreaktionen führen. Zudem kann der demografische Wandel eine wachstumshemmende Wirkung haben. Wachstumsrückgänge in wichtigen Ländern und Regionen wirken sich oft unmittelbar auf die Weltkonjunktur aus und sind somit ein zentrales Risiko.

Die wirtschaftliche Entwicklung einiger Schwellenländer wird vor allem durch die Abhängigkeit von Energie- und Rohstoffpreisen sowie von Kapitalimporten, aber auch durch sozio-politische Spannungen gehemmt. Darüber hinaus können sich Risiken aus Korruption, ineffektiven staatlichen Strukturen und fehlender Rechtssicherheit ergeben.

Angesichts der bestehenden starken globalen Verflechtungen können auch lokale Entwicklungen die Weltkonjunktur belasten. Beispielsweise können weitere Eskalationen der Konflikte im Nahen Osten, in Afrika sowie insbesondere zwischen Russland und der Ukraine Verwerfungen auf den weltweiten Energie- und sonstigen Rohstoffmärkten auslösen sowie Migrationstendenzen verstärken. Belastungen können sich auch aus einer Verschärfung der Situation in Ostasien ergeben. Gleiches gilt für gewaltsame Auseinandersetzungen, terroristische Aktivitäten, Cyber-Attacken oder die Verbreitung von Infektionskrankheiten, die kurzfristig zu unerwarteten Marktreaktionen führen können.

Insgesamt gehen wir für 2025 davon aus, dass die Weltwirtschaft mit einer etwas schwächeren Dynamik wachsen wird als im Jahr 2024. Aufgrund der genannten Risikofaktoren sowie von zyklischen und strukturellen Aspekten ist jedoch auch ein Einbruch des Weltwirtschaftswachstums oder eine Phase mit unterdurchschnittlichen Zuwachsraten möglich.

Aus dem gesamtwirtschaftlichen Umfeld können sich für den Volkswagen Konzern auch Chancen ergeben, falls die tatsächliche Entwicklung positiv von der erwarteten abweicht.

### Branchenrisiken und Marktchancen/-potenziale

Westeuropa, insbesondere Deutschland, und China sind unsere Hauptabsatzmärkte. Ein konjunkturbedingter Nachfragerückgang in diesen Regionen würde das Ergebnis des Unternehmens, inklusive der Finanzdienstleistungen, in besonderem Maße belasten. Mit einer klaren, kundenorientierten, innovativen und synergetischen Produkt- und Preispolitik sowie einem starken Händlernetz treten wir diesem Risiko entgegen. Zur Diversifizierung unserer Hauptabsatzmärkte verfolgen wir in den USA eine langfristige Wachstumsstrategie.

Außerhalb der aktuellen Hauptabsatzmärkte ist das Auslieferungsvolumen über die wesentlichen Regionen Zentral- und Osteuropa, Nordamerika und Südamerika breit gestreut. Darüber hinaus sind wir in zahlreichen bestehenden und sich entwickelnden Märkten entweder bereits stark vertreten oder arbeiten zielstrebig darauf hin. Vor allem in kleineren Märkten mit Wachstumspotenzial erhöhen wir mithilfe strategischer Partnerschaften unsere Präsenz, um den dortigen Anforderungen gerecht zu werden.

Die Märkte in Zentral- und Osteuropa, Amerika sowie in Asien sind für den Volkswagen Konzern von besonderer Bedeutung. Diese Märkte haben ein großes Potenzial, allerdings erschweren die Rahmenbedingungen in einigen Ländern dieser Regionen eine Steigerung der dortigen Absatzzahlen. Beispiele hierfür sind Zollbestimmungen hinsichtlich des Anteils der lokalen Fertigung und Mindestanforderungen an Homologation und Fahrzeugzulassungen, Importbeschränkungen in Form von potenziellen Verboten hinsichtlich des Einsatzes bestimmter ausländischer Komponenten und Softwarelösungen sowie diverse andere Handelshemmnisse – wie aktuell in den USA drohend. Gleichzeitig bestehen über die aktuelle Planung hinaus Chancen aus einem schnelleren Wachstum der aufstrebenden Märkte mit aktuell noch niedrigen Fahrzeugdichten, sofern die wirtschaftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen dies zulassen.

Für den Volkswagen Konzern als Anbieter von Volumen- und Premiummodellen stellt der Preisdruck auf den etablierten Automobilmärkten für Neu- und Gebrauchtwagen infolge der hohen Marktabdeckung ein weiteres Risiko dar. Es ist auch künftig mit einem hohen Wettbewerbsdruck zu rechnen. Einzelne Hersteller könnten mit Verkaufsförderungsmaßnahmen reagieren, um ihre Absatzziele zu erreichen, und damit die gesamte Branche weiter unter Druck setzen.

Es besteht das Risiko, dass Überkapazitäten bei der weltweiten Automobilproduktion zur Ausdehnung der Lagerbestände führen und dadurch die Kapitalbindung erhöhen. Zusammen mit einem Rückgang der Nachfrage nach Fahrzeugen und Originalteilen kann es dazu kommen, dass die Automobilhersteller ihre Kapazitäten anpassen oder Verkaufsförderungsmaßnahmen intensivieren. Dies würde zu zusätzlichen Kosten und einem erhöhten Preisdruck führen.

Durch Störungen der Lieferketten kann das Risiko entstehen, dass es zu Unterauslastungen bei der weltweiten Automobilproduktion kommt und die bestehende Nachfrage teilweise nicht bedient werden kann und abwandert.

Eine in Krisenzeiten aufgestaute Nachfrage in einzelnen etablierten Märkten könnte eine deutliche Erholung bringen, wenn sich das wirtschaftliche Umfeld rascher entspannt als erwartet.

In Europa besteht neben Flottenemissions- und Verbrauchseffizienzzielen das Risiko, dass immer mehr Kommunen und Städte ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor aussprechen, um so die Emissionsgrenzwerte einzuhalten. In China gilt seit 2019 eine sogenannte New-Energy-Vehicle-Quote, nach der batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybride oder Brennstoffzellenfahrzeuge einen bestimmten Anteil an der Pkw-Neuwagenflotte der Hersteller ausmachen müssen. In den USA verordnet Kalifornien seit einigen Jahren eine Regulierung, der weitere Bundesstaaten folgen und wonach für Hersteller von Jahr zu Jahr zunehmend strengere gesetzliche Vorgaben beim Verkauf von sogenannten Zero-Emission-Vehicles gelten. Um die Einhaltung emissionsbezogener Vorgaben sicherzustellen, passen wir unser Angebot an Modell- und Motorvarianten kontinuierlich an die jeweiligen Marktgegebenheiten an. Diese Anforderungen können zu Kostensteigerungen und in der Folge zu Preiserhöhungen sowie zu Nachfrage- und Volumenrückgängen führen.

Die wirtschaftliche Entwicklung kann in einzelnen Regionen unterschiedlich verlaufen. Die Risiken, die sich daraus ergeben – beispielsweise hinsichtlich eines effizienten Lagermanagements oder eines wirtschaftlichen Händlernetzes –, sind für unsere Handels- und Vertriebsgesellschaften erheblich. Diese begegnen den Herausforderungen mit entsprechenden Maßnahmen. Die Finanzierung der Geschäftstätigkeit über Bankkredite bleibt

jedoch schwierig. Über unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften bieten wir den Händlern attraktive Finanzierungsmöglichkeiten an, um ihre Geschäftsmodelle zu stärken und das Betriebsrisiko zu reduzieren. Wir haben ein umfassendes Liquiditätsrisikomanagement installiert, um aufseiten der Händler Liquiditätsengpässen, die den Geschäftsablauf behindern könnten, rechtzeitig entgegenzuwirken.

Kredite zur Fahrzeugfinanzierung vergeben wir unverändert nach den bisher angewandten vorsichtigen Grundsätzen, wie zum Beispiel unter Berücksichtigung bankenaufsichtsrechtlicher Vorschriften im Sinne des § 25a Abs. 1 KWG; damit wirken wir insbesondere dem Risiko von Kreditausfällen entgegen.

Volkswagen unterhält ein selektives Vertriebssystem. Innerhalb der Europäischen Union werden Händler und Servicepartner unter Beachtung der Regelungen der EU-Verordnungen 461/2010 und 720/2022 – soweit zulässig – anhand von qualitativen beziehungsweise quantitativ-qualitativen Kriterien ausgewählt. Die bisher hierfür maßgebliche EU-Verordnung 330/2010 wurde vonseiten der Europäischen Kommission überarbeitet und durch die neue, ihr nachfolgende EU-Verordnung 720/2022, die am 1. Juni 2022 in Kraft getreten ist, ersetzt. Aus dieser überarbeiteten EU-Verordnung ergibt sich nach jetzigem Stand kein Anpassungsbedarf für das gegenwärtige Vertriebssystem der Volkswagen AG. Gleichwohl ist die Volkswagen AG unverändert verpflichtet, die Marktsituation zu beobachten und bei einem sich manifestierenden Marktanteil von über 40 % das quantitativ-qualitative Vertriebssystem zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Am 17. April 2023 hat die Europäische Kommission mit der VO (EU) 2023/822 die eigentlich am 31. Mai 2023 auslaufende Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor (VO (EU) 461/2010, „Kfz-GVO") um weitere fünf Jahre verlängert. Um dem ökologischen und digitalen Wandel im Kraftfahrzeugsektor angesichts der verlängerten Laufzeit dennoch Rechnung zu tragen, hat die Europäische Kommission per Mitteilung (EU) C/2023/2335 die „Ergänzenden Leitlinien für vertikale Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Kraftfahrzeugersatzteilen" zur VO (EU) 461/2010 überarbeitet. In den aktualisierten Leitlinien stellt die Europäische Kommission nicht mehr allein auf „technische Informationen" ab, sondern spricht allgemein nur noch von „Input", der neben technischen Informationen zukünftig auch Werkzeuge, Schulungen und fahrzeuggenerierte Daten umfasst. Außerdem wird ausdrücklich klargestellt, dass das einseitige Vorenthalten eines bestimmten Inputs durch Fahrzeughersteller, einschließlich der Vorenthaltung fahrzeuggenerierter Daten, den Missbrauchstatbestand nach Art. 102 AEUV erfüllen kann. Parallel zu ihrer Datenbereitstellungspflicht muss die Volkswagen AG ihrer Pflicht zur Einhaltung von „Cyber Security"-Vorgaben nachkommen. Es ist noch nicht absehbar, ob und in welchem Umfang die Volkswagen AG von entsprechenden Ansprüchen unabhängiger Marktteilnehmer betroffen sein wird und welche wirtschaftlichen Auswirkungen diese Ansprüche haben können.

Die kartellrechtlichen Vorgaben, unter anderem in Form der Gruppenfreistellungsverordnung 461/2010 sowie der EU-Verordnungen 2018/858 und 2021/1244, haben zum Ziel, einen wirksamen Wettbewerb auf dem Kraftfahrzeug-Anschlussmarkt zu gewährleisten beziehungsweise zu fördern. Diesem Wettbewerbsdruck und den damit verbundenen Risiken ist auch die Volkswagen AG im Hinblick auf ihr Instandhaltungs- und Wartungsangebot ausgesetzt.

In Deutschland ist am 2. Dezember 2020 ein Gesetz in Kraft getreten, das eine Einschränkung beziehungsweise Aufhebung des Designschutzes bei Reparaturersatzteilen durch Einführung einer sogenannten Reparaturklausel zum Gegenstand hat. Das Gesetzgebungsverfahren der Europäischen Kommission zur Reform des EU-Designrechts für Reparaturersatzteile ist abgeschlossen. Eine Einschränkung oder Aufhebung des Designschutzes für Ersatzteile auch auf europäischer und nationaler Ebene in der EU könnte sich negativ auf das Originalteilegeschäft des Volkswagen Konzerns auswirken.

Die Automobilindustrie steht vor einem Transformationsprozess mit tiefgreifenden Veränderungen. Elektrifizierte Antriebe, vernetzte Automobile sowie das autonome Fahren sind für unseren Fahrzeugabsatz, unser After-Sales-Geschäft und unsere Handelsbetriebe sowohl mit Chancen als auch mit Risiken verbunden. Insbesondere die sich schneller ändernden Kundenanforderungen, kurzfristige Gesetzgebungsinitiativen, auch in Verbindung mit der Erreichung der Klimaschutzziele, sowie der Markteintritt neuer und bisher branchenfremder Wettbewerber werden veränderte Produkte mit einer erhöhten Innovationsgeschwindigkeit sowie angepassten Geschäftsmodellen und Kostenstrukturen erfordern. Der breite Einsatz von Elektrofahrzeugen und die dafür benötigte Verfügbarkeit der notwendigen Ladeinfrastruktur sind mit Unsicherheiten verbunden.

Zudem besteht das Risiko, dass weltweit Gütertransporte vom Lkw auf andere Verkehrsmittel verlagert werden und dass in der Folge die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen des Konzerns sinkt.

Nachfolgend gehen wir auf die Regionen und Märkte mit den größten Wachstumspotenzialen für den Volkswagen Konzern ein.

- China
  Die Nachfrage nach Fahrzeugen wird wegen des Bedarfs an individueller Mobilität voraussichtlich in den nächsten Jahren weiter steigen. Dies betrifft auch den stark wachsenden Markt der Elektromobilität, der bereits heute unter anderem von volumenstarken heimischen Herstellern geprägt ist. Zudem wird erwartet, dass sich die Nachfrage von den großen Metropolen an der Küste ins Landesinnere verlagert und dass der Wettbewerbsdruck durch lokale Hersteller generell weiter zunimmt. Wir erweitern laufend unsere Produktpalette mit speziell für die chinesischen Kundinnen und Kunden entwickelten Modellen, um an den Chancen dieses Marktes – insbesondere im Hinblick auf die Elektromobilität – teilhaben und unsere Marktposition in China dauerhaft verteidigen zu können. In diesem wachsenden Markt gehen wir verstärkt Partnerschaften ein, um die regionalen Kundenforderungen optimal bedienen zu können.
- Indien
  In diesem wichtigen Zukunftsmarkt wird der Neufahrzeugbedarf in den nächsten Jahren voraussichtlich zunehmen, unter anderem aufgrund des demografischen Wandels. Der Volkswagen Konzern hat seine Aktivitäten in Indien konsolidiert und bietet mit den Modellen Virtus und Taigun der Marke Volkswagen Pkw sowie mit den Modellen Kushaq, Slavia und Kylaq der Marke Škoda ein auf die Bedürfnisse der Kundinnen und Kunden zugeschnittenes Angebot.
- USA
  Wir erwarten, dass in dem gesättigten US-amerikanischen Markt der Anteil von Light Trucks (insbesondere SUV und Pickup) in den kommenden Jahren weiter leicht zunehmen wird. Darüber hinaus nehmen wir an, dass sich die Elektrifizierung der Mobilität aufgrund von Fördermaßnahmen und gesetzlich vorgegebenen Flottenemissions- sowie Verbrauchseffizienzzielen voraussichtlich beschleunigen wird. Dies ist jedoch abhängig von der jeweils amtierenden Administration. In den USA verfolgt die Volkswagen Group of America konsequent die Strategie, zu einem vollwertigen Volumenanbieter aufzusteigen und Marktanteile auszubauen. Durch den Ausbau lokaler Produktionskapazitäten – seit 2022 auch mit einer Fertigung für Elektrofahrzeuge – kann der Konzern in der Region Nordamerika den Markt besser bedienen. Daneben arbeiten wir intensiv daran, in den USA weitere, speziell für diesen Markt entwickelte Produkte anbieten zu können. Mit der Entwicklung und Produktion eines Full-Size Pickups und eines robusten SUVs plant der Volkswagen Konzern, den Elektrofahrzeugmarkt mit der US-Markenikone Scout zu erschließen.
- Brasilien
  Die Nachfrage nach Fahrzeugen in Brasilien wird wegen des Bedarfs an individueller Mobilität voraussichtlich in den nächsten Jahren leicht steigen, insbesondere in den niedrigpreisigen Segmenten kleinerer Fahrzeuge. Aufgrund bestehender Handelshemmnisse stellt die lokale Fertigung einen wichtigen Faktor zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit dar. Mit der wachsenden Zahl lokal produzierender Automobilhersteller haben Preisdruck und Wettbewerbsintensität stark zugenommen. Um unsere Wettbewerbsposition in Brasilien zu festigen, bieten wir speziell für diesen Markt Fahrzeuge an, die lokal produziert werden, etwa den Nivus oder den neuen Polo Track.
- Nahost
  In der Region belasten zunehmend politische und wirtschaftliche Unsicherheiten die Pkw-Märkte. Trotz des volatilen Umfelds birgt die Region Nahost kurz- und langfristiges Wachstumspotenzial. Mit einem Fahrzeugangebot, das auf diesen Markt zugeschnitten ist, wollen wir unsere Chance nutzen, dort zu wachsen, ohne eigene Produktionsstätten zu betreiben.

### Power Engineering

Weltwirtschaftliche Trends wie die Digitalisierung sowie das mit der Dekarbonisierung verbundene zunehmende Interesse an Technologien zur Reduktion von Emissionen werden sich fortsetzen. Der global wachsende Energiebedarf erfordert Innovationskraft der Industrie sowie eine wachsende Investitionsbereitschaft der Staaten im Hinblick auf die globale Klimapolitik.

Die Entwicklung des Marinemarktes ist weiterhin durch die bestehende Verunsicherung über zukünftige Treibstoff- und Emissionsregulierungen risikobehaftet. Die anhaltend bestehende unsichere geopolitische und makroökonomische Lage birgt zusätzliche Risiken, bietet gleichzeitig jedoch auch Chancen, wie beispielsweise in den Bereichen Navy und Offshore-Windenergie.

Im Turbomaschinenbereich besteht das Risiko, dass durch eine negative Entwicklung der Absatzmärkte oder einzelner Anwendungsbereiche geplante Projekte beziehungsweise Aufträge nicht im erwarteten Umfang oder erst später realisiert werden können.

Diesen Risiken wird mit einer stetigen Beobachtung der Märkte, einer Fokussierung auf die weniger stark betroffenen Marktsegmente, einer intensiven Zusammenarbeit mit allen Geschäftspartnern, wie beispielsweise Kunden und Lizenznehmern, sowie der Einführung neuer und verbesserter Technologien begegnet.

Wir arbeiten kontinuierlich daran, Marktchancen weltweit zu realisieren, beispielsweise durch die Positionierung als Lösungsanbieter für $CO_2$-reduzierte Antriebs- und Energieerzeugungstechnologien wie Großwärmepumpen, Speichertechnologien sowie Wasserstoffherstellung oder $CO_2$-Abscheidung. Durch die Einführung neuer digitaler Produkte und den Ausbau unseres Servicenetzes liegen darüber hinaus mittelfristig wesentliche Potenziale in der Intensivierung des After-Sales-Geschäfts. Die auch in Zukunft steigenden Anforderungen an die Betriebssicherheit, die Verfügbarkeit der bereits in Betrieb genommenen Anlagen, deren effizienter Betrieb sowie die Erhöhung der Umweltverträglichkeit bilden zusammen mit der großen Anzahl an Motoren und Anlagen die Basis für Wachstum. Auch digitale Servicelösungen, etwa zur Fernüberwachung von Anlagen, bieten weiteres Wachstumspotenzial.

Als Teil der Investitionsgüterindustrie unterliegt Power Engineering den Schwankungen des Investitionsklimas. Bereits kleine Änderungen der Wachstumsraten oder der Wachstumserwartungen, die beispielsweise aus geopolitischen Unsicherheiten oder volatilen Rohstoff- und Devisenmärkten resultieren, bergen das Risiko von signifikanten Nachfrageveränderungen oder Stornierungen bereits eingebuchter Aufträge.

Wir begegnen den erheblichen konjunkturellen und außerordentlichen Risiken unter anderem mit flexiblen Produktionskonzepten und Kostenflexibilität mittels Leiharbeit, Arbeitszeitkonten und Kurzarbeit sowie mit notwendigen Strukturanpassungen.

### Vertriebsrisiken

Für den Volkswagen Konzern besteht das Risiko, dass es zu Nachfragerückgängen kommen könnte – möglicherweise verstärkt durch Medienberichte oder unzureichende Kommunikation. Neben realen Einflussgrößen, wie dem verfügbaren Einkommen, bestimmen auch nicht planbare, psychologische Faktoren das Nachfrageverhalten der Konsumenten. Eine unerwartete Kaufzurückhaltung kann zum Beispiel aus Sorge der Haushalte über die zukünftige wirtschaftliche Situation entstehen. Das gilt vor allem in gesättigten Automobilmärkten wie Westeuropa. Hier kann die Nachfrage aufgrund einer verlängerten Haltedauer zurückgehen. Weitere mögliche Folgen sind geringere Margen im Neu- und Gebrauchtwagengeschäft sowie eine temporär höhere Mittelbindung im Working Capital. Mit unserer attraktiven Modellpalette und einer konsequenten Kundenorientierung treten wir dem Risiko der Kaufzurückhaltung strategisch entgegen.

Die Mehrmarkenstrategie des Volkswagen Konzerns kann zur Schwächung einzelner Konzernmarken führen, wenn es Überlappungen der Kundensegmente oder des Produktportfolios gibt. Dieser Effekt kann durch die Gleichteilestrategie verstärkt werden. In der Folge könnten sich Risiken aus einer internen Kannibalisierung zwischen den Konzernmarken, aus höheren Vermarktungskosten oder aus Repositionierungsaufwendungen ergeben. Mit der Schärfung der Markenidentitäten arbeiten wir auch strategisch daran, diese Risiken zu minimieren.

Das Großkundengeschäft ist weiterhin von einer zunehmenden Konzentration und Internationalisierung geprägt; damit einher geht das Risiko, dass es bei Wegfall einzelner Großkunden zu verhältnismäßig hohen

Volumenverlusten kommen kann. Über einen längeren Zeitraum betrachtet ist das Geschäft mit Großkunden stabiler als das mit privaten Kundinnen und Kunden. Der Volkswagen Konzern ist mit seinem breiten Portfolio von Produkten und Antrieben und seiner zielgruppenorientierten Kundenbetreuung gut aufgestellt und wirkt einer Konzentration von Ausfallrisiken auf einzelne Großkunden oder Märkte entgegen. Der konstant hohe Marktanteil in Europa zeigt, dass Großkunden dem Konzern weiterhin ihr Vertrauen schenken.

Eine krisenbedingte Kaufzurückhaltung in einigen Märkten sowie teilweise angehobene Kraftfahrzeugsteuern, die – wie dies bereits in vielen europäischen Ländern der Fall ist – auf dem $CO_2$-Ausstoß basieren, können zu einer Verschiebung der Nachfrage zugunsten zum Beispiel kleinerer Segmente und Motoren führen. Dem Risiko, dass eine solche Verschiebung die finanzielle Situation des Volkswagen Konzerns beeinträchtigt, begegnen wir, indem wir stetig neue verbrauchsgünstige Fahrzeuge und alternative Antriebe entwickeln. Unsere Antriebs-, Kraftstoff- und Mobilitätsstrategien bilden die Grundlagen dafür.

Durch staatliche Eingriffe wie Steuererhöhungen, die den privaten Konsum einschränken, Handelsbeschränkungen oder protektionistische Maßnahmen, insbesondere wie aktuell in den USA drohend, und Sanktionen, ergeben sich Risiken für Automobilmärkte weltweit. Darüber hinaus entstehen beim Vertrieb elektrifizierter Fahrzeuge zukünftig Risiken, wenn die Mindestanforderungen hinsichtlich Lokalisierung aus den Freihandelsabkommen nicht erreicht werden. Maßnahmen zur Verkaufsförderung können zu zeitlichen Verschiebungen der Nachfrage führen.

Des Weiteren erhöhen staatliche Regulierungen zum Schutz von Menschenrechten stetig die Anforderungen an Unternehmen, in ihren internationalen Lieferketten eine höhere Transparenz herzustellen. Trotz umfangreicher Maßnahmen auf Unternehmensseite verbleibt das Risiko, dass sich eine vollständige Transparenz nicht erreichen lässt. Dies kann bis hin zu Importbeschränkungen für Produkte führen, die entweder selbst oder hinsichtlich enthaltener Teile dem Verdacht unterliegen, mit Menschenrechtsverletzungen in Verbindung zu stehen.

Nutzfahrzeuge sind Investitionsgüter: Bereits kleine Änderungen der Wachstumsraten oder der Wachstumserwartungen können den Transportbedarf und damit die Nachfrage signifikant beeinflussen. Das in der Folge entstehende Risiko aus Produktionsschwankungen erfordert von den Herstellern ein hohes Maß an Flexibilität. Bei Lkw und Bussen ist die Komplexität des Produktangebots noch um ein Vielfaches höher als im Pkw-Bereich, das Produktionsvolumen jedoch deutlich geringer. Schlüsselfaktoren für die Kundinnen und Kunden im Nutzfahrzeuggeschäft sind die Gesamtbetriebskosten, die Zuverlässigkeit des Fahrzeugs und der zur Verfügung stehende Service. Darüber hinaus sind die Kundinnen und Kunden zunehmend an zusätzlichen Dienstleistungen wie Frachtoptimierung und Flottenauslastung interessiert, die wir beispielsweise über die Digitalmarke RIO im Nutzfahrzeugsegment anbieten.

Die Zweitakt-Motoren von Power Engineering werden ausschließlich von Lizenznehmern gefertigt, insbesondere in Südkorea, China und Japan. Die weltweite Nachfrage nach Handelsschiffen entwickelt sich stabil, wobei die Volatilität bei der Vergabe neuer Schiffbauaufträge jedoch das Risiko sinkender Lizenzeinnahmen birgt. Durch die Veränderungen im Wettbewerbsumfeld, insbesondere in China, ergibt sich zudem das Risiko, Marktanteile zu verlieren.

### Sonstige Einflüsse

Über die in den einzelnen Risikokategorien beschriebenen Risiken hinaus existieren Einflüsse, die nicht vorhersehbar und deren Folgen nur schwer kontrollierbar sind. Sie könnten im Fall ihres Eintritts die weitere Entwicklung des Volkswagen Konzerns beeinträchtigen. Zu diesen Ereignissen zählen wir insbesondere Naturkatastrophen, klimabedingte Extremwetterereignisse, Pandemien, gewaltsame Auseinandersetzungen und Terroranschläge sowie Unterbrechungen in der Energieversorgung.

### Forschungs- und Entwicklungsrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das potenzielle Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP resultieren aus einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität, Software und Digitalisierung.

#### Risiken aus Forschung und Entwicklung

Die Automobilbranche befindet sich in einem grundlegenden Transformationsprozess. Für weltweit agierende Konzerne wie Volkswagen ergeben sich daraus Risiken in den Feldern Kunde/Markt, technologischer Fortschritt und Gesetzgebung. Ein Risiko besteht in der Umsetzung der sich immer weiter verschärfenden Abgas- und Verbrauchsvorschriften, etwa C6 in China oder Euro-7 in Europa ab 2025. Prüfverfahren und Testzyklen (zum Beispiel Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), deren fortlaufende Verschärfungen und Ausweitung auf Serienfahrzeuge (zum Beispiel hinsichtlich der Flottenverbräuche oder der gesetzlich vorgeschriebenen Überwachungseinrichtung für den Kraftstoff-/Stromverbrauch) sowie die Einhaltung von Homologationsverfahren gestalten sich zunehmend komplexer und zeitlich aufwendiger. Die Prüfvorschriften und Homologationsverfahren sind zudem national sehr unterschiedlich. Gesetzlich vorgeschriebene Dokumentationspflichten (zum Beispiel hinsichtlich des Datenschutzes oder der Verwendung von künstlicher Intelligenz) belasten darüber hinaus zunehmend unsere Arbeitsabläufe.

Auf nationaler und internationaler Ebene besteht eine Vielzahl von rechtlichen Vorgaben bezüglich der Verwendung, des Umgangs und der Lagerung von Stoffen und Gemischen (einschließlich Beschränkungen bezüglich Chemikalien, Schwermetallen, Bioziden, persistenten organischen Schadstoffen) sowie Berichtspflichten. Aufgrund dessen besteht das Risiko von Nichtkonformitäten bei Herstellung, Bezug und Inverkehrbringen von Erzeugnissen, zum Beispiel Automobile oder Ersatzteile.

Der wirtschaftliche Erfolg und die Wettbewerbsfähigkeit des Volkswagen Konzerns hängen davon ab, inwiefern es uns gelingt, unser Produkt- und Dienstleistungsportfolio zeitnah an die sich ändernden Rahmenbedingungen anzupassen. Aufgrund der Intensität des Wettbewerbs und der Geschwindigkeit der technologischen Entwicklung, beispielsweise im Bereich der Digitalisierung oder des automatisierten Fahrens, besteht das Risiko, dass relevante Trends nicht frühzeitig erkannt werden, um entsprechend zu reagieren.

Wir orientieren uns an physikalischen und anderen wissenschaftlichen Erkenntnissen. Darüber hinaus führen wir unter anderem Trendanalysen und Kundenbefragungen durch und überprüfen die Relevanz der Ergebnisse für unsere Kundinnen und Kunden. Dem Risiko, dass Module, Fahrzeuge oder Services – insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität, Digitalisierung und Software – nicht im vorgesehenen Zeitrahmen, in der entsprechenden Qualität oder zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können, begegnen wir, indem wir kontinuierlich und systematisch den Fortschritt sämtlicher Projekte überprüfen.

Das Risiko von Patentverletzungen reduzieren wir, indem wir intensiv die Schutzrechte Dritter analysieren, zunehmend auch im Hinblick auf Kommunikationstechnologien.

Die Ergebnisse aller Analysen gleichen wir regelmäßig mit den Zielvorgaben des jeweiligen Projekts ab; bei Abweichungen leiten wir geeignete Gegenmaßnahmen ein. Eine übergreifende Projektorganisation unterstützt die Zusammenarbeit aller am Prozess beteiligten Bereiche. So soll sichergestellt werden, dass spezifische Anforderungen zeitnah in den Entwicklungsprozess eingebracht werden und dass die Umsetzung dieser Anforderungen rechtzeitig eingeplant wird.

#### Risiken und Chancen aus der Baukastenstrategie

Unsere Baukästen erweitern wir kontinuierlich und orientieren uns dabei an künftigen Kundenanforderungen, gesetzlichen Regelungen und Infrastrukturanforderungen.

Mit höheren Volumina steigt jedoch das Risiko, dass Störungen in der Lieferkette – zum Beispiel aufgrund von Engpässen in der Teileversorgung – oder Qualitätsprobleme eine zunehmende Zahl von Fahrzeugen betreffen.

Mit dem Modularen Querbaukasten (MQB) ist eine hochflexible Fahrzeugarchitektur entstanden, bei der konzeptbestimmende Abmessungen wie Radstand, Spurbreite, Rädergröße und Sitzposition konzernweit abgestimmt sind und variabel zum Einsatz kommen. Andere Abmessungen, zum Beispiel der Abstand der Pedale

zur vorderen Radmitte, sind immer gleich, sodass eine einheitliche Systematik des Vorderwagens gewährleistet ist. Aufgrund der Synergieeffekte, die sich daraus ergeben, sind wir in der Lage, sowohl die Entwicklungskosten als auch den erforderlichen Einmalaufwand und die Fertigungszeiten zu reduzieren. Darüber hinaus können wir dank der Baukästen in einem Werk auf denselben Anlagen verschiedene Modelle verschiedener Marken in unterschiedlicher Stückzahl produzieren. Das bedeutet, dass wir unsere Kapazitäten im ganzen Konzern flexibler nutzen und dadurch Effizienzvorteile erzielen können.

Dieses Prinzip der Vereinheitlichung bei größtmöglicher Flexibilität haben wir auch auf unseren Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) und die Premium Plattform Elektrik (PPE) übertragen, die konzeptionell auf den reinen Elektroantrieb ausgelegt sind. Die Synergieeffekte und Effizienzvorteile der Baukastenstrategie eröffnen uns die Chance, mit den Fahrzeugen auf Basis des MEB und PPE die Elektromobilität weltweit in Großserie zu bringen. Zukünftig wollen wir diese Synergieeffekte durch die Zusammenführung von MEB und PPE in der sogenannten Scalable Systems Platform (SSP) verstärken.

### Operative Risiken und Chancen

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: mittel) und das potenzielle Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP liegen insbesondere im Bereich der Cyber-Sicherheit und neuer regulatorischer Vorgaben in der IT, in knappen Beschaffungsmärkten sowie in der Unterauslastung von Standorten.

#### Risiken und Chancen aus der Beschaffung und Technik

Die Transformation der Automobilindustrie hin zur Elektromobilität führt zu einem steigenden Finanzierungsbedarf bei Lieferanten und stellt diese vor große Herausforderungen, welche durch die aktuelle Preissituation von Rohstoffen verstärkt werden. Das Lieferantenrisikomanagement in der Beschaffung des Volkswagen Konzerns bewertet insbesondere die finanzielle Lage der Lieferanten, bevor sie mit der Realisierung von Projekten betraut werden. Die Beschaffung berücksichtigt die Empfehlungen des Lieferantenrisikomanagements.

Es besteht weiterhin das Risiko von Versorgungsengpässen und Lieferausfällen, insbesondere durch die aktuell global bestehende geopolitische und makroökonomische Lage, Naturkatastrophen sowie dem vermehrten Auftreten von klimabedingten Extremwetterereignissen. Brände, Explosionen oder der Austritt von gesundheits- beziehungsweise umweltschädlichen Substanzen, können ebenfalls zu Versorgungsrisiken in der Beschaffung führen und die Produktion stark beeinträchtigen. In der Folge kann es zu Engpässen oder sogar Ausfällen in der Produktion und damit zu einer Abweichung gegenüber der geplanten Produktionsmenge kommen. Frühwarnsysteme helfen, Versorgungsrisiken zu identifizieren und Produktionsstillstände zu vermeiden. Wir haben stets globale und lokale Risiken unter Beobachtung, um frühzeitig auf Einflüsse in der gesamten Lieferkette reagieren zu können.

Die Versorgungslage bei Halbleitern hat sich im Berichtsjahr stabilisiert. Aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach Halbleitern in der Automobilindustrie, die zum Beispiel durch autonomes Fahren und Elektrifizierung vorangetrieben wird, kann ein erneutes Auftreten eines weiteren Allokationszyklus jedoch nicht vollständig ausgeschlossen werden. Daher beobachtet Volkswagen die Situation bei der Chipversorgung genau und hat proaktiv Maßnahmen getroffen, um weitere Unterbrechungen bei der Halbleiterversorgung abzumildern.

Versorgungsrisiken werden zu jeder Zeit in der Beschaffung durch Frühwarnsysteme identifiziert und sollen im Rahmen geschaffener Task-Force- und Mitigationsstrukturen reduziert werden. Zudem sollen strategische Maßnahmen ergriffen werden, um zukünftige Auswirkungen nachhaltig zu vermeiden. Weiteren Risiken wirken wir zudem unter anderem mit umfassenden Schutz- und Krisenreaktionskonzepten, beispielsweise Brandschutz, Objektschutz, Gefahrgutmanagement oder Task Forces, entgegen und decken sie – wenn ökonomisch sinnvoll – durch einen Versicherungsschutz ab.

Die infolge der weltwirtschaftlichen Entwicklungen und Krisen der letzten Jahre stark gestiegenen Rohstoff- und Energiepreise sowie der deutliche Anstieg der Personalkosten belasten die finanzielle Situation vieler Lieferanten. Weiterhin führt der schnelle Anstieg der Finanzierungskosten verbunden mit einer restriktiveren Kreditvergabe zu zusätzlichen Belastungen der Lieferanten und beschränkt ihre Möglichkeiten, Neuprojekte und

Kapazitätsanpassungen zu finanzieren. In der Folge resultieren auch hieraus Risiken aus Versorgungsengpässen und Lieferausfällen.

Spezialisten für Restrukturierung und Versorgungssicherung in der Beschaffung beobachten kontinuierlich und weltweit die finanzielle Lage unserer Lieferanten und ergreifen gezielt Maßnahmen, um dem Risiko möglicher Lieferstörungen entgegenzuwirken.

Der Ressourcenbedarf und mögliche Spekulationen am Markt sowie aktuelle Trends in der Automobilindustrie, wie der zunehmende Anteil elektrifizierter Fahrzeuge, können Auswirkungen auf die Verfügbarkeit und die Preise von bestimmten Rohstoffen haben. Die Rohstoff- und Nachfrageentwicklung wird kontinuierlich analysiert und fachbereichsübergreifend bewertet, um bei möglichen Engpässen frühzeitig Maßnahmen einleiten zu können.

Risiken im Bereich der Batteriezellfertigung ergeben sich insbesondere aus dem steigenden Bedarf an Batteriezellen, der damit verbundenen Abhängigkeit von Lieferanten, aus Technologieänderungen sowie aus Anforderungen an das Batterierecycling. Zusätzliche Risiken können sich aus der langfristigen Bindung an Zellhersteller und der direkten Verantwortung von Volkswagen in der Lieferkette ergeben. Diesen Risiken steuert Volkswagen entgegen, indem sich der Konzern durch mehrere strategische Lieferantenbeziehungen absichert und gleichzeitig selbst den Umfang innerhalb der Wertschöpfungskette (Rohstoffgewinnung, Zellfertigung) erweitert.

Rohstoffrisiken können teilweise durch Rückwärtsintegration der Wertschöpfungskette gemindert werden. So kann beispielsweise durch Partnerschaften und langfristige Lieferverträge mit Rohstofflieferanten die Versorgung mit entsprechendem Material sichergestellt werden. Gleichzeitig werden dadurch wettbewerbsfähige Preise erzielt.

Qualitätsprobleme können technische Eingriffe erfordern, die eine erhebliche finanzielle Belastung mit sich bringen können, sofern eine Weiterbelastung an den Lieferanten nicht oder nur eingeschränkt umsetzbar ist. Insbesondere in den Märkten USA, Brasilien, Indien und China, für die wir eigene Fahrzeuge entwickeln und in denen sich lokale Fertigungen und Zulieferer etabliert haben, ist die Absicherung der Qualität von elementarer Bedeutung, zumal regulatorische oder behördliche Einflüsse schwer abschätzbar sein können. Wir analysieren kontinuierlich die spezifischen Gegebenheiten der Märkte und passen die Qualitätsanforderungen individuell an. Den identifizierten lokalen Risiken begegnen wir, indem wir kontinuierlich Maßnahmen entwickeln und vor Ort umsetzen. Auf diese Weise wirken wir der Entstehung von Qualitätsmängeln in der Lieferkette entgegen.

Risiken aus Kartellverstößen der Zulieferer werden in der Beschaffung durch Spezialisten systematisch untersucht und gegebenenfalls entstandene Schäden geltend gemacht.

Risiken in der Lieferkette können sich auch hinsichtlich einer Nichterfüllung menschenrechtlicher und umweltbezogener gesetzlicher Sorgfaltspflichten ergeben, die zum Beispiel zu finanziellen Sanktionen, zu Versorgungsengpässen in der Produktion oder zu Sanktionen im Vertrieb führen können. Mithilfe von Lückenanalysen werden Anforderungen mit bestehenden Prozessen abgeglichen und fehlende Elemente erarbeitet und implementiert. Um unserer menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht nachzukommen und diesbezügliche Risiken in der Wertschöpfungskette zu erkennen, ihnen entgegenzuwirken und vorzubeugen, haben wir 2022 ein Responsible-Supply-Chain-System entwickelt und implementiert. Ziel des Systems ist es, aufbauend auf einer Risikoanalyse, menschenrechtliche, soziale oder ökologische Risiken entlang der Lieferkette des Volkswagen Konzerns zu vermeiden beziehungsweise zu minimieren. Das Responsible-Supply-Chain-System beinhaltet aufeinander aufbauende Elemente. Neben der Risikoanalyse gibt es sowohl Standard- als auch Vertiefungsmaßnahmen. Zu den Standardmaßnahmen gehören präventive und reaktive Maßnahmen. Die Vertiefungsmaßnahmen umfassen das Human-Rights-Focus-System, das Raw-Materials-Due-Diligence-Management-System und die Zusammenarbeit mit externen Partnern zur Weiterentwicklung des Konzepts Nachhaltigkeit in der Lieferkette.

### Produktionsrisiken

Produktionsrisiken für den Volkswagen Konzern erwachsen insbesondere aus den übergeordneten Rahmenbedingungen, aus Versorgungsrisiken, aus internen strategischen und operativen Herausforderungen und aus Absatzrisiken. Für jedes identifizierte Risiko werden, entsprechend den Prinzipien des Risikomanagements, Gegenmaßnahmen und Vorkehrungen getroffen, um das jeweilige Risiko zu mindern.

Unter den Risiken aus den übergeordneten Rahmenbedingungen sind insbesondere potenzielle Störungen der eigenen Betriebsfähigkeit oder der Versorgung mit betriebskritischen Inputfaktoren, bedingt durch Extremwetterereignisse in Form von Überflutungen, Wassermangel, Wirbelstürmen oder dergleichen zu nennen. Diese können zu Produktionsausfällen und entsprechenden finanziellen Folgewirkungen für den Konzern führen. Der Konzern begegnet diesen Risiken durch systematische Analysen der Auswirkungen des Klimawandels auf seine Produktionsstandorte, aus denen an den Standorten individuell zugeschnittene Gegenmaßnahmen abzuleiten sind.

Weitere übergeordnete Risiken können durch gesellschaftliche und politische Veränderungen sowie den sonstigen Ausfall kritischer Infrastrukturen entstehen – zum Beispiel in Form von Versorgungsrisiken. Hier reduziert der Volkswagen Konzern sein Risiko durch verbrauchssenkende Maßnahmen und durch eine Flexibilisierung der verwendeten Rohstoffe, soweit wirtschaftlich vertretbar. Ferner bereiten wir Ausgleichsmaßnahmen zwischen Standorten vor, die die wirtschaftlichen Auswirkungen der Risiken für den Gesamtkonzern mindern. Intern ergeben sich Produktionsrisiken aus der Transformation von konventionellen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu elektrifizierten Fahrzeugen. In einzelnen Fällen kann ein unstetiger Verlauf des Übergangs zur Elektromobilität zu temporären Auslastungslücken führen. Das internationale Produktionsnetzwerk ermöglicht es uns, grundsätzlich an den Standorten flexibel zu reagieren und die Auslastung zwischen Fertigungsstätten über sogenannte Drehscheibenkonzepte anzupassen. Aufgrund der Modellvielfalt, der Verkürzung von Produktlebenszyklen sowie der eingesetzten komplexen Prozesse und technischen Systeme hat sich das Risiko von verzögerten Fahrzeuganläufen in den vergangenen Jahren erhöht. Dem begegnen wir, indem wir auf Basis der Erfahrungen vorangegangener Anläufe und der frühzeitigen Identifikation von Schwachstellen den Anlauf unserer Fahrzeuge konzernweit in Stückzahl und Qualität bestmöglich absichern. Operativ stellen Maschinen- und Anlagenausfälle ein Risiko in der Produktion dar. Unsere umfassenden vorbeugenden Wartungskonzepte und Krisenreaktionskonzepte können diesen Ausfällen vorbeugen beziehungsweise deren Folgen mindern.

Im Absatz ergeben sich Risiken aus Nachfrageschwankungen im Volumen und in den Fahrzeugeigenschaften. Produktionsrisiken aus Stückzahlschwankungen bei Fahrzeugmodellen betreffen insbesondere die Auslastung von Produktionskapazitäten. Diese werden auf Basis einer langfristigen Absatzplanung für alle Fahrzeugprojekte mehrere Jahre im Voraus ausgeplant. Das Risiko besteht darin, dass die Marktdynamik und die Nachfrageentwicklung nicht richtig vorhergesehen werden. Bei zu optimistischen Prognosen besteht das Risiko, Kapazitäten nicht auslasten zu können. Zu pessimistische Prognosen hingegen bergen das Risiko von Unterkapazitäten, in deren Folge die Kundennachfrage gegebenenfalls nicht gedeckt werden kann. Als Gegenmaßnahme kann die Initialinvestition auf eine sichere Mindeststückzahl ausgerichtet werden, um die volle geplante Stückzahl oder eine darüber hinausgehende Stückzahl dann über flexible Zusatzinvestitionen abzudecken. Zudem können Drehscheibenkonzepte die Auslastung zwischen Fertigungsstätten ausgleichen. Mit flexiblen Arbeitszeitmodellen können wir die Mitarbeiterproduktivität bei schwankender Produktionsstückzahl stabilisieren. Bei darüber hinaus ungeplant und dauerhaft eintretenden Nachfragerückgängen und daraus resultierenden Überkapazitäten besteht das Risiko, Restrukturierungsmaßnahmen bis hin zu Standortschließungen veranlassen zu müssen. Ein weiteres Risiko im Absatz ergibt sich aus der Verfügbarkeit baubarer Aufträge für die Produktion. Gesetzliche Veränderungen, zum Beispiel im Rahmen der Umstellung auf das Testverfahren WLTP oder Anforderungen an die Cyber-Sicherheit gemäß der UNECE-Richtlinie, können Auswirkungen auf die Produktion haben. Zum einen führt eine vorübergehend eingeschränkte Angebotsvielfalt dazu, dass sich die Bedarfe auf die verfügbaren Varianten fokussieren. Zum anderen kann es durch nicht freigegebene Modellvarianten zu Produktionslücken kommen. In diesen Fällen steht die Produktion und Zwischenlagerung auch von kundenspezifischen Fahrzeugen bis zur behördlichen Freigabe als Maßnahme zur Produktionsstabilisierung zur Verfügung. Grenzen sind dem allerdings durch die resultierende Kapitalbindung und die Verfügbarkeit von Lagerplätzen gesetzt. Es besteht das Risiko, dass sich durch den zu langsamen Abfluss von gebauten Fahrzeugen ein Rückstau bildet, der auch die Produktionsstückzahl begrenzt. Diesem Risiko wirken wir durch gezielte Maßnahmen zur Prozessbeschleunigung bis zur Endkundin oder zum Endkunden und durch die frühzeitige vertragliche Bindung von Transportkapazitäten entgegen.

### Risiken aus langfristiger Fertigung

Bei der Abwicklung von Großprojekten im Bereich Power Engineering können Risiken auftreten, die oft erst im Laufe des Projekts erkannt werden. Sie können sich insbesondere aus Mängeln in der Vertragsgestaltung, ungenauen oder unvollständigen Informationen mit Relevanz für die Auftragskalkulation, veränderten wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen nach Vertragsabschluss, Schwächen in der Projektsteuerung, Qualitätsmängeln und unbemerkten Produktfehlern, der Produktentstehung oder unzureichenden Leistungen der Sublieferanten ergeben. Vor allem Versäumnisse zu Beginn eines Projekts, Überschreitungen der Entwicklungskosten oder -zeit sowie Gesetzesänderungen lassen sich in der Regel nur schwer korrigieren beziehungsweise aufholen und sind oft mit erheblichem Mehraufwand verbunden. Die aktuelle Versorgungslage hat sich zwar normalisiert, es besteht jedoch nach wie vor eine hohe Volatilität aufgrund geopolitischer Unsicherheiten sowie vermehrt auftretender Naturkatastrophen. Die Wahrscheinlichkeit für kurzfristig eintretende Ereignisse, die sich negativ auf die Herstellkosten beziehungsweise die Umsatzrealisierung auswirken können, hat sich erhöht.

Es wird versucht, diese Risiken frühzeitig zu erkennen und bereits im Vorfeld, insbesondere in der Angebots- und Planungsphase anstehender Großprojekte, durch entsprechende Maßnahmen auszuschließen beziehungsweise zu minimieren. Dies geschieht durch stetiges Optimieren des Projektcontrollings über alle Projektphasen hinweg, einen Lessons-Learned-Prozess sowie regelmäßige Projekt-Reviews.

### Qualitätsrisiken

Schon bei der Entwicklung unserer Produkte streben wir an, Qualitätsprobleme frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen, um unter anderem einer Verzögerung des Produktionsstarts vorzubeugen. Da wir im Rahmen unserer Plattformstrategie immer mehr Modulteile einsetzen, ist es besonders wichtig, bei auftretenden Störungen die Ursachen schnell zu identifizieren und Fehler zu beheben. Die Nicht-Konformität intern oder extern bezogener Bauteile, Komponenten oder Funktionen kann zu zeit- und kostenintensiven Maßnahmen sowie zu Rückrufen und in der Folge zu Imageschäden führen. Um die Erwartungen unserer Kundinnen und Kunden zu erfüllen und die Garantie- und Kulanzkosten zu minimieren, optimieren wir kontinuierlich die Prozesse unserer Marken, mit denen wir diese Störungen verhindern können.

Bei nicht funktionierendem Qualitätsmanagement besteht das Risiko, das ISO 9001- und KBA-Zertifikat zu verlieren. Dies würde unmittelbar zum Verlust der Typgenehmigung bei einer oder mehreren Behörden führen. Diesem Risiko beugen wir vor, indem wir die Systemauditoren des Konzerns kontinuierlich qualifizieren und unser Qualitätsmanagementsystem und unsere Prozessqualität internen Audits unterziehen.

Die Konformität von Serienprodukten (Conformity of Production – CoP) in den fahrzeugbauenden Werken überprüfen wir zudem im Rahmen von Systemaudits mit CoP-Anteil. Festgestellte Abweichungen bei Messungen in der Serienprüfung (CoP-Messungen) und in der Feldüberwachung (In Service Conformity – ISC-Messungen) bergen weitere Risiken. Wir haben ein wirksames System etabliert, um die Übereinstimmung der CoP- und ISC-Messungen von produzierten Fahrzeugen zu überwachen. Um eine systematische Auswertbarkeit der Ergebnisse aus den Abgas-CoP- und den ISC-Messungen zu gewährleisten, haben wir konzernweit ein IT-System implementiert, in dem die Statusberichterstattung und Ergebnisdokumentation der Messreihen erfolgt.

Die Kriterien für die Zulassung und den Betrieb von Fahrzeugen werden durch nationale und teilweise internationale Behörden festgelegt und überwacht. Zusätzlich gelten in einigen Ländern besondere, zum Teil neue Regeln zum Schutz der Kundinnen und Kunden gegenüber Fahrzeugherstellern. Wir haben etablierte Qualitätsprozesse, damit die Marken des Volkswagen Konzerns und ihre Produkte alle jeweils geltenden Anforderungen erfüllen und die lokalen Behörden fristgerecht über alle berichtspflichtigen Sachverhalte informiert werden. Wir reduzieren so das Risiko von Beschwerden von Kundinnen und Kunden oder anderen negativen Konsequenzen.

Mit der zunehmenden technischen Komplexität der Fahrzeuge aufgrund der internen und externen Vernetzung sowie der markenübergreifenden Nutzung der Plattformen und Baukastensysteme gilt es, die Zulieferungen von Bauteilen und Softwarekomponenten qualitativ abzusichern. Dem Aspekt der Cyber Security kommt dabei eine immer größere Bedeutung zu. Um das Risiko von Cyber-Attacken auf unsere Fahrzeuge auch in Zukunft besser steuern und überwachen zu können, optimieren wir in allen Konzernmarken die Automotive-Cyber-Security-Managementsysteme fortlaufend und tauschen uns über die Marken hinweg sowohl prozessual

als auch produktbezogen aus. Dabei steht neben dem Beherrschen der Komplexität infolge stetig steigender Anforderungen an die Cyber Security vor allem der Schutz der Kundinnen und Kunden sowie unserer Produkte im Fokus. Konzernweit abgestimmte Prozesse wie der Car-Security-Incident-Prozess ermöglichen bei einem Angriff eine schnelle Reaktionsfähigkeit über die Marken hinweg, sodass gegebenenfalls Schwachstellen in unseren Produkten umgehend geschlossen werden können. Um Synergien mit den bereits bestehenden Strukturen zu nutzen, ist das Automotive-Cyber-Security-Managementsystem ein integraler Bestandteil unseres Qualitätsmanagementsystems. Diese Vorgehensweise dient der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen aus der UNECE-Regulierung zur Cyber Security.

Zur umfassenden Bewertung und effizienten Behebung von Produktsicherheitsrisiken für die Kundinnen und Kunden als Nutzende haben wir den Ausschuss Produktsicherheit (APS) etabliert und dessen Aufgaben und Prozesse in Konzernrichtlinien festgelegt. Diese Richtlinien werden von den Konzernmarken und -gesellschaften in eigenen Regelungen umgesetzt. Bei auftretenden Sicherheitsmängeln, Zweifeln an der Erfüllung gesetzlicher Vorschriften oder Qualitätsthemen mit Bezug auf das Markenimage beurteilt der APS den Sachverhalt und entscheidet über angemessene Gegenmaßnahmen. In diesem Zusammenhang ist der APS auch für die Steuerung entsprechender Behördenanfragen zuständig. Das geschäftsbereichsübergreifende Car Security Board (CSB) unterstützt in Bezug auf Cyber-Security-Themen.

Des Weiteren haben wir zentrale Einheiten geschaffen und in der Organisation etabliert, die die Steuerung von eingehenden Meldungen zu APS- und CSB-relevanten Themen verantworten. Wir haben ein durchgängiges, transparentes Steuerungs- und Nachverfolgungssystem etabliert, um alle Meldungen mitarbeiterunabhängig und bis zum APS-Beschluss konzernweit zu verfolgen. Zusätzlich werden zahlreiche Veranstaltungen und Schulungen durchgeführt, um bei allen Mitarbeitern das Bewusstsein für Sicherheitsrisiken und Gesetzeskonformität der Produkte zu schärfen. Diese Aktivitäten haben zum Ziel, Risiken aus verspäteten, ausbleibenden oder unvollständigen Meldungen und Vorabklärungen zu vermeiden. Über interne und externe Audits unterliegt zudem der gesamte APS-Prozess einer regelmäßigen Überprüfung mit dem Ziel, die Einhaltung der Vorgaben sicherzustellen und somit auch Risiken aus dem Entscheidungsprozess des APS oder des CSB auf ein Minimum zu reduzieren.

### IT-Risiken

Bei Volkswagen als global agierendem Mobilitätsanbieter kommt der konzernweit in allen Geschäftsbereichen eingesetzten Informationstechnologie (IT) eine stetig wachsende Bedeutung zu. Risiken bestehen hier im Hinblick auf die drei Schutzziele Vertraulichkeit, Integrität sowie Verfügbarkeit, und sie umfassen insbesondere den unbefugten Zugriff, die Modifikation und den Abzug sensibler elektronischer Unternehmens- oder Kundendaten sowie die mangelnde Verfügbarkeit der Systeme als Folge von Störungen und Katastrophen sowie der volatilen geopolitischen Lage. Der integre Umgang mit Daten ist ein wesentliches Element für die Korrektheit und Unversehrtheit von Daten sowie die fehlerfreie Funktionsweise von Systemen.

Der hohe Anspruch an die Qualität unserer Produkte gilt auch für den Umgang mit den Daten unserer Kundinnen und Kunden sowie Beschäftigten. Es besteht das Risiko von Cyber-Angriffen, insbesondere auf unsere digitalen Angebote. Durch gesetzliche Vorgaben – unter anderem aus der UNECE-Cyber-Sicherheitsregulierung (R155) – ergeben sich Anforderungen an unsere Fahrzeug- sowie Softwareentwicklungen, die ebenfalls große Auswirkungen auf die IT-Systeme haben. Hierzu arbeiten wir fachbereichsübergreifend zusammen, um unsere vernetzten Fahrzeuge sowie die Mobilitätsdienste zu schützen. Dabei orientieren wir uns an den Werten Datensicherheit, Transparenz, informationelle Selbstbestimmung sowie der Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden bei der Nutzung unserer Dienste.

Dem Risiko eines unbefugten Zugriffs, der Modifikation und des Abzugs von Unternehmens- und Kundendaten begegnen wir mit dem risikobasierten Einsatz von IT-Sicherheitstechnologien, zum Beispiel moderner Sicherheitssysteme zur Erkennung von Schadsoftware und bösartigem Verhalten sowie der ereignis- und bedarfsgerechten Aktualisierung dieser Technologien. So wurde unter anderem auf die im Berichtsjahr öffentlich bekannt gewordene Fehlkonfiguration mit einer ereignisgerechten Aktualisierung unserer Sicherheitstechnologien unverzüglich reagiert.

Zusätzlich wird die Sicherheit durch restriktive Vergaben von Berechtigungen zum Zugriff auf Systeme und zentraler Verwaltung inklusive zyklischer Kontrollen von Identitäten erhöht. Datenzerstörungen beziehungsweise Betriebsstörungen wird auf Basis von Business-Impact-Analysen durch redundante Auslegung von Systemen sowie implementierten Backup-Strategien begegnet.

Identifizierte IT relevante Risiken werden regelmäßig nach der vom Konzern vorgegebenen Methodik bewertet, an den Vorstand berichtet und die Risikomitigierung auf Top-Managementebene verfolgt. Dazu gehören zum Beispiel konzernweit eingesetzte IT-Systeme mit hoher Geschäftskritikalität oder sensiblen Daten wie Fahrzeug- oder Kundendaten.

Ein übergreifendes Gremium, bestehend aus Informationssicherheit, Datenschutz, Konzernsicherheit, Rechtswesen und weiteren Beteiligten, befasst sich mit fachbereichsübergreifender Informationssicherheit und berichtet direkt an den Konzernvorstand. Technische Maßnahmen werden durch eine Vielzahl von Sensibilisierungsmaßnahmen und Trainings für Beschäftigte sowie Krisensimulationen ergänzt, die das Bewusstsein für Informationssicherheit schaffen oder auch schärfen und das richtige Verhalten im Ernstfall schulen.

Wir setzen im Rahmen unternehmensweit gültiger Standards marktübliche und -führende Technologien auf dem neuesten Stand der Technik zur Absicherung unserer IT-Landschaft ein. Um ihre Zukunftsfähigkeit zu sichern, standardisieren und erneuern wir sie kontinuierlich. Die fortlaufende Steigerung der Automatisierung erhöht die Prozesssicherheit und Qualität der Verarbeitung.

Die Weiterentwicklung und der konzernweite Einsatz der IT-Governance-Prozesse, insbesondere die weitere Vereinheitlichung des Risikomanagementprozesses für IT- und Informationssicherheit, tragen zusätzlich dazu bei, Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und Risiken effektiv zu reduzieren oder zu vermeiden.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die kontinuierliche Weiterentwicklung konzernweiter Sicherheitsmaßnahmen zur Erkennung, Abwehr und Behandlung von Cyber-Bedrohungen. Dabei spielt auch künstliche Intelligenz eine immer größere Rolle.

### Risiken aus medialer Wirkung

Das Image des Volkswagen Konzerns und seiner Marken gehört zu den wichtigsten Gütern und ist die Grundlage für langfristigen wirtschaftlichen Erfolg. Unsere Haltung sowie unsere strategische Ausrichtung in Bezug auf Themen wie Integrität, Ethik, Nachhaltigkeit und Klimaschutz stehen im Fokus der Öffentlichkeit. Als eines der Grundprinzipien unseres unternehmerischen Handelns prüfen wir und achten daher fortlaufend besonders darauf, dass gesetzliche Regelungen und ethische Grundsätze eingehalten werden. Wir sind uns aber bewusst, dass Verfehlungen oder kriminelle Handlungen Einzelner und daraus resultierende Reputationsschäden niemals vollständig verhindert werden können. Mediale Reaktionen können negativ auf das Image des Volkswagen Konzerns und seiner Marken wirken. Unsere transparente Kommunikation und auch Krisenreaktion helfen dabei, die Wirkung negativer medialer Reaktionen abzufedern.

## Risiken aus Umwelt und Soziales

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: hoch) und das potenzielle Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP ergeben sich aus der Nichterreichung $CO_2$-bezogener Vorgaben und transformationsbedingter Zukunftsprogramme.

### Personalrisiken

Konjunkturellen Risiken sowie Veränderungen der Markt- und Wettbewerbslage sowie Engpässen in der Versorgung mit Zulieferteilen begegnen wir mit einer Reihe von Instrumenten. Diese ermöglichen dem Volkswagen Konzern, bei schwankender Auftragslage hinsichtlich des Personaleinsatzes flexibel zu reagieren – bei Auftragsrückgängen ebenso wie bei verstärkter Nachfrage nach unseren Produkten. Hierzu zählen Zeitkonten, die durch Mehrarbeit befüllt und durch Freizeitentnahmen verringert werden. So können unsere Fabriken ihre Kapazität über Sonderschichten, Schließtage und flexible Schichtmodelle sowie gesetzlich geregelte Instrumente wie Kurzarbeit an das Produktionsvolumen anpassen. Auch der Einsatz von Zeitarbeit ist ein Flexibilisierungs-

instrument. Alle Instrumente tragen dazu bei, dass der Volkswagen Konzern auch bei wechselnder Auftragslage die Stammbeschäftigung in der Regel stabil halten kann. Es besteht darüber hinaus das Risiko, dass die Konditionen neuer oder bestehender Tarifregelungen nicht die notwendigen Kosteneinsparungen im Hinblick auf beschlossene Effizienzprogramme erbringen. Diesem Risiko begegnen wir unter anderem durch ein konsequentes Nachverfolgen der zwischen den Tarifparteien vereinbarten Ziele sowie durch ein international koordiniertes Management der weltweit im Volkswagen Konzern stattfindenden Tarifverhandlungen.

Die fachliche Kompetenz und die individuelle Leistungsbereitschaft der Beschäftigten sind unabdingbare Voraussetzungen für den Erfolg des Volkswagen Konzerns. Dem Risiko, erforderliche Kompetenzen in den verschiedenen Berufsfamilien des Unternehmens nicht ausbauen zu können, begegnen wir mit unserer strategisch ausgerichteten und ganzheitlich angelegten Personalentwicklung, die allen Beschäftigten attraktive Weiterbildungs- und Entwicklungschancen eröffnet. Durch die Intensivierung von Qualifizierungsprogrammen, vor allem an den internationalen Standorten, sind wir in der Lage, den Herausforderungen des technologischen Wandels und der strukturellen Transformation der Automobilbranche angemessen zu begegnen.

Um dem möglichen Risiko einer Unterdeckung von qualifiziertem Fachpersonal – insbesondere in den Bereichen Digitalisierung und IT – entgegenzuwirken, bauen wir kontinuierlich unsere Rekrutierungsinstrumente aus. Beispielsweise ermöglicht unser systematisches Talent-Relationship-Management, frühzeitig mit talentierten Kandidatinnen und Kandidaten aus strategisch relevanten Zielgruppen in Kontakt zu treten und eine langfristige Bindung zwischen ihnen und dem Konzern aufzubauen. Zusätzlich zur dualen Berufsausbildung sorgen wir mit Programmen wie dem Studium im Praxisverbund und der von Volkswagen geförderten gemeinnützigen École 42 in Wolfsburg, Berlin und Prag dafür, dass hoch qualifizierte und motivierte Beschäftigten nachrücken. Durch eine systematische Stärkung unserer Arbeitgeberattraktivität gewinnen wir Talente in den zukunftsrelevanten Bereichen wie beispielsweise Elektrotechnik, Chemie oder Informatik für uns. Mit Instrumenten wie diesen wollen wir sicherstellen, dass wir unseren Bedarf an qualifizierten neuen Beschäftigten auch in Zeiten des Fachkräftemangels decken können.

Den Risiken, die mit Fluktuation und Know-how-Verlust aufgrund beispielsweise altersbedingter Abgänge verbunden sind, begegnen wir auch durch eine intensive und fachbereichsspezifische Nachfolgeplanung und Qualifizierung.

Die fortschreitende Digitalisierung unserer Personalprozesse birgt Risiken aus der Verarbeitung personenbezogener Daten, aber zugleich auch systemgesteuerte Verbesserungen, um die Datenschutzkonformität hinsichtlich der Verarbeitung personenbezogener Daten sichern zu können. Der Volkswagen Konzern ist sich seiner Verantwortung bei der Verarbeitung dieser Daten bewusst. Um die Verarbeitung datenschutzkonform auszugestalten, begegnen wir Risiken im Rahmen unseres Datenschutzmanagementsystems mit umfassenden Maßnahmen.

Die Einhaltung rechtlicher Vorgaben, die Identifikation und Bewertung arbeitsbedingter Risiken, das Ableiten von Maßnahmen sowie die Kontrolle der Wirksamkeit bilden die Grundlagen für einen erfolgreichen Arbeits- und Gesundheitsschutz und leisten damit einen positiven Beitrag für die Gesunderhaltung der Beschäftigten als Teil der Gesellschaft. Ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld zu gewährleisten, ist insbesondere in der Transformation ein wesentlicher Bestandteil nachhaltiger Unternehmensführung. Ebenso ist es ein wichtiger Baustein der Arbeitgeberattraktivität, um wirksam die damit einhergehenden Risiken zu reduzieren sowie Prozessstörungen und Fertigungsausfälle zu verringern.

### Umweltschutzrechtliche Auflagen

Die spezifischen $CO_2$-Emissionszielvorgaben für alle neuen Pkw- und leichten Nutzfahrzeugflotten von Herstellern sind in der EU für die Jahre ab 2020 in der EU-Verordnung Nr. 2019/631 festgelegt. Diese Verordnung ist ein wesentlicher Bestandteil der europäischen Klimaschutzpolitik und bildet damit den entscheidenden ordnungspolitischen Rahmen für die Gestaltung und Vermarktung von Produkten aller auf dem europäischen Markt verkaufenden Fahrzeughersteller.

Für die Pkw-Neufahrzeugflotten der 27 EU-Staaten, zuzüglich Norwegen und Island (EU27+2), wird eine Reduktion der $CO_2$-Emissionen von 15 % ab 2025 sowie 55 % ab 2030 festgelegt. Für die Neufahrzeugflotten leichter Nutzfahrzeuge reduzieren sich die $CO_2$-Ziele um 15 % ab 2025 sowie um 50 % ab 2030. Für das Jahr

2035 gilt ein $CO_2$-Reduktionsziel von 100 % für die Neufahrzeugflotten der Pkw und leichten Nutzfahrzeuge. Ausgangsbasis der Berechnungen ist jeweils der WLTP-Flottenwert im Jahr 2021. Diese verschärften $CO_2$-Ziele können im Wesentlichen nur durch einen wachsenden Anteil von Elektrofahrzeugen in der Flotte erreicht werden. Eine Überprüfung dieser Zielwerte durch die EU-Kommission ist gemäß $CO_2$-Review-Prozess für das Jahr 2026 vorgesehen.

Bei Nichterfüllung des jeweiligen Flottenziels kann die EU-Kommission eine Emissionsüberschreitungsabgabe in Höhe von 95 € je überschrittenem Gramm $CO_2$ pro neu zugelassenem Fahrzeug verhängen.

Neufahrzeug-Flottenverbrauchsregulierungen werden auch außerhalb der EU weiterentwickelt oder neu eingeführt, beispielsweise in Brasilien, China, Großbritannien, Indien, Japan, Kanada, Mexiko, Saudi-Arabien, der Schweiz, Südkorea, Taiwan, Neuseeland, Australien und den USA.

In China gilt eine sukzessive Anspannung der Verbrauchsregulierung mit einem Ziel von durchschnittlich 4,6 l/100 km für 2025. Für die Zeit nach 2025 wird mit einer Verschärfung gerechnet. Zusätzlich zu dieser Gesetzgebung zum Flottenverbrauch gilt in China eine sogenannte New-Energy-Vehicle-Quote, die jedem Hersteller steigende Anteile von elektrifizierten Fahrzeugen an seinem Produktions- beziehungsweise Importvolumen vorschreibt. Im Jahr 2024 lag diese Quote bei 28 % und musste über batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybride oder Brennstoffzellenfahrzeuge erfüllt werden. Für 2025 wird die Quote auf 38 % erhöht. Für die Zeit nach 2025 gibt es noch keine Indikation möglicher Ziele.

In den USA definieren die Greenhouse-Gas-Gesetzgebung (GHG) und die Corporate-Average-Fuel-Economy-Gesetzgebung (CAFE) die jährlich zu erfüllenden $CO_2$- beziehungsweise Effizienzziele der Flotte für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Die Bilanzierung der Performance über mehrere Jahre hinweg sowie die Möglichkeit, Kredite zu kaufen, bieten Flexibilität bei der Zielerreichung. Im Fall einer Zielverfehlung können je nach Regulierung Zahlungen an die Behörde und beziehungsweise oder Zulassungsverbote fällig werden. Im Dezember 2021 hat die ehemalige Administration neue $CO_2$-Flottenziele für den Zeitraum 2022 bis 2026 veröffentlicht. Der industrieweite Flottenmittelwert für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge soll von 137 g $CO_2$/km im Jahr 2022 auf 106 g $CO_2$/km im Jahr 2026 sinken. Die CAFE-Effizienzziele für 2024 bis 2026 wurden im Frühjahr 2022 bekannt gegeben. Für das Jahr 2030 verfolgte die ehemalige Administration das Ziel eines Elektrifizierungsanteils von 50 % aller Neuwagenverkäufe. Entsprechend wurden im Jahr 2024 die GHG- und CAFE-Flottenzielwerte für den Zeitraum 2027 bis 2032 veröffentlicht. Bis 2032 soll ein industrieweiter Flottenmittelwert für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge von 53 g $CO_2$/km beziehungsweise ein Effizienzwert von 51,4 miles-per-gallon erreicht werden. Darüber hinaus sind in Kalifornien und den weiteren US-Anwenderstaaten die Vorgaben des kalifornischen Zero-Emission-Vehicle-Mandats zu erfüllen, das jährlich steigende Elektrifizierungsquoten für die Neuwagenflotte vorschreibt. Ziel ist die vollständige Elektrifizierung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bis zum Jahr 2035. Es wird erwartet, dass die aktuelle Administration die bestehenden Flottenvorgaben einer Überprüfung unterzieht.

Infolge der strenger werdenden flottenbasierten $CO_2$- beziehungsweise Verbrauchsregulierungen ist es notwendig, auf allen betroffenen Märkten die neuesten Mobilitätstechnologien einzusetzen. Vor allem finden elektrifizierte und auch rein elektrische Antriebsformen zunehmend Verbreitung. Der Volkswagen Konzern führt mit seinen Marken eine eng abgestimmte Technologie- und Produktplanung durch, um unter anderem Zielverfehlungen bei den Flottenwerten zu vermeiden, die mit erheblichen Zahlungsverpflichtungen verbunden sind. Entscheidend für die Erreichung der Flottenziele ist die technologische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Konzerns, die sich unter anderem in unserer Antriebs- und Kraftstoffstrategie widerspiegelt.

Neben technischen und Portfoliomaßnahmen zur Elektrifizierung sind auch die in der jeweiligen Gesetzgebung festgelegten Mechanismen wie zum Beispiel die Bildung von Emissionsgemeinschaften in Europa oder der Credit-Handel in den USA und China möglich. Weitere im Gesetz festgelegte, regionsspezifische Flexibilitäten zur Unterstützung der Zielerreichung sind beispielsweise:

- Anrechenbarkeit zusätzlicher, innovativer Technologien im Fahrzeug, die außerhalb des Testzyklus verbrauchssenkend wirken (Ökoinnovationen/Off-Cycle Credits),
- Mehrfachanrechnung für besonders effiziente Fahrzeuge (Super Credits),
- Sonderregelungen für Kleinserien- und Nischenhersteller.

Zu den wichtigen europäischen Verordnungen gehört auch die Regulierung zu den Real Driving Emissions (RDE) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Seit September 2017 gelten für neue Fahrzeugtypen EU-weit neue, einheitliche Grenzwerte für Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen im realen Straßenverkehr. Dadurch unterscheidet sich RDE im Testverfahren grundlegend von der weiterhin geltenden Euro-6-Norm, bei der die Grenzwerte auf dem Rollenprüfstand verbindlich sind. Die RDE-Regulierung soll vor allem die Luftqualität in urbanen und verkehrsnahen Räumen verbessern. Sie führt zu erhöhten Anforderungen an die Abgasnachbehandlung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Herausforderungen ergeben sich durch Verschärfungen der Verfahren und Vorschriften zu RDE, beispielsweise aus den Prüfkriterien und aus der Homologation. Die Nachfolgeregulierung der Emissionsgesetzgebung (Euro-7) wurde Ende 2023 beschlossen. Eine Veröffentlichung der finalen Regulierung im Amtsblatt erfolgte im April 2024. Diese Nachfolgeregulierung ist ab November 2026 für neue Fahrzeugtypen und ab November 2027 für alle Neufahrzeuge verpflichtend.

Zu den wesentlichen weiteren Regulierungen der EU, von denen die Automobilindustrie betroffen ist, zählen beispielsweise

- die Energieverbrauchskennzeichnungs-Richtlinie (1999/94/EG) „Labeling", die an die Verordnung (EU) 2017/1151 angepasst wird,
- die Kraftstoffqualitätsrichtlinie „FQD" (2009/30/EG) zur Aktualisierung der Kraftstoffqualitätsvorschriften und Einführung von Energieeffizienzvorgaben für die Kraftstoffherstellung,
- die Erneuerbare-Energien-Richtlinie „RED" (EU 2023/2413) zur Einführung von Nachhaltigkeitskriterien; sie enthält eine höhere Quote für fortschrittliche Biokraftstoffe und e-Fuels (RFNBOs),
- der Revisionsvorschlag (COM/2021/563) zur Energiebesteuerungsrichtlinie (2003/96/EG) zur Aktualisierung der Mindestbesteuerungssätze für alle Energieprodukte und Strom.

Die bisherigen Diskussionen um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Deutschland haben sich auf Basis der stark verbesserten Luftqualitätsmesswerte weiter abgeschwächt. 2024 wurden erstmals alle Grenzwerte zur Luftqualität eingehalten. In Teilen waren und sind diese Fragestellungen Gegenstand gerichtlicher Verfahren. Vereinzelt haben in Deutschland Städte bereits zonale Verkehrsverbote für ältere Fahrzeuge wie Euro 4/IV-Diesel angeordnet. In diesem Zusammenhang wird argumentiert, dass nur Dieselfahrverbote die notwendige kurzfristige Senkung der $NO_2$-Immissionen bewirken. Die Diskussion könnte den Absatz von Dieselfahrzeugen negativ beeinflussen sowie finanzielle Belastungen und mögliche behördliche Vorgaben zur Folge haben.

Auch in einigen anderen Staaten gibt es bereits lokale Nutzungsverbote, die sich jedoch vor allem gegen ältere Fahrzeuge mit niedrigeren Abgasnormen richten. Ein Beispiel hierfür sind Regelungen in Belgien, die sukzessive ältere Fahrzeuge aus größeren Städten aussperren. Perspektivisch diskutieren neben Metropolen wie Paris und London auch Nationalstaaten den Ausschluss von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor.

Nutzfahrzeuge unterliegen weltweit immer strengeren Umweltauflagen und anderen Vorschriften. Das im Rahmen des „European Green Deal" für die 27 EU-Mitgliedsstaaten definierte Ziel der Klimaneutralität bis 2050 und die damit verbundenen ehrgeizigen $CO_2$-Reduktionsziele bis 2030 (generelle Reduzierung der $CO_2$-Emissionen in der EU um mindestens 55 % bis 2030 und um 90 % bis 2040 jeweils gegenüber 1990) stellen eine große Herausforderung für TRATON und den gesamten Sektor der schweren Nutzfahrzeuge dar.

So hat die EU Mitte 2024 in der neuen Verordnung (EU) 2024/1610 ($CO_2$-Verordnung) den Herstellern schwerer Nutzfahrzeuge neue ehrgeizige Ziele gesetzt, um die $CO_2$-Emissionen in Europa im Laufe dieses und des nächsten Jahrzehnts zu reduzieren. Das bestehende Ziel für 2025, die $CO_2$-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen mit mehr als 16 Tonnen um 15 % zu reduzieren, wurde bestätigt. Die EU erhöhte jedoch das Reduktionsziel von 30 % auf 45 % bis 2030 und setzte es für diese Fahrzeuge auf 65 % bis 2035 und 90 % bis 2040 fest, basierend auf einem Benchmark aus dem Zeitraum von Juli 2019 bis Juni 2020. Darüber hinaus werden diese Ziele auch auf Untergruppen von Nutzfahrzeugen ausgedehnt. Dies betrifft Nutzfahrzeuge über fünf Tonnen, einschließlich Überland- und Reisebusse, wobei einige Spezialfahrzeuge weiterhin ausgenommen sind. Um die schnellere Einführung von emissionsfreien Stadtbussen zu fördern, hat die EU außerdem beschlossen, dass alle neuen Stadtbusse ab 2035 emissionsfrei sein müssen, mit einem Zwischenziel von 90 % im Jahr 2030. Werden diese Emissionsziele nicht erreicht, sind ab 2025 Strafen in Höhe von 4.250 € für jedes Gramm $CO_2$-Emissionen pro Tonnenkilometer vorgesehen, das die Grenzwerte überschreitet.

In der EU wurden die neuen Euro-7-Emissionsnormen zur Begrenzung schädlicher Emissionen wie Stickoxide ($NO_x$) oder Partikel aus Fahrzeugabgasen vereinbart und das entsprechende Gesetz im Mai 2024 veröffentlicht. Die Umsetzung stellt, sowohl die Grenzwerte als auch die Prüfmethoden betreffend, eine Herausforderung dar. Viele technische Details müssen noch in sogenannten sekundären Rechtsvorschriften festgelegt werden.

TRATON ist zudem von der neuen $NO_x$-Verordnung sowie möglichen weiteren Verschärfungen der $CO_2$-Emissionsvorschriften in den USA betroffen. Die US-Umweltschutzbehörde (EPA) hat bereits strengere $CO_2$-Grenzwerte für schwere Nutzfahrzeuge festgelegt. Die neuen Vorschriften sehen vor, dass ein erheblicher Teil der schweren Nutzfahrzeuge bis 2032 emissionsfrei sein muss, um die gesetzten Klimaziele zu erreichen. Anfang 2023 hat das California Air Resources Board (CARB) die Advanced Clean Fleet Regulation (ACF) bestimmt. Sie verpflichtet Flottenbesitzer, ihre Fahrzeuge auf Zero-Emissionen umzustellen. Einige Flottenanforderungen setzten im Jahr 2024 ein, variieren aber je nach Branche. Zusätzlich zu den Flottenanforderungen verlangt die ACF, dass alle in Kalifornien verkauften Lkw bis 2036 emissionsfrei sein müssen. Dies kann dazu führen, dass TRATON auf der Ebene der USA insgesamt und in einzelnen Bundesstaaten unterschiedlichen regulatorischen Standards ausgesetzt ist, so dass Emissionsvorschriften zu unterschiedlichen Zeitpunkten und mit unterschiedlicher Strenge in Kraft treten können.

China hat bereits 2023 die Emissionsnorm China 6 (CN 6) zur Reduzierung der Schadstoffemissionen für schwere Nutzfahrzeuge festgelegt. Darüber hinaus werden dort ab Juli 2025 neue Kraftstoffverbrauchsgrenzwerte der Stufe IV eingeführt, ebenso wie der New Energy Vehicle Credit Policy Plan, der voraussichtlich ab 2026 umgesetzt wird, um die $CO_2$-Emissionen für alle Nutzfahrzeuge zu reduzieren. Die Ausarbeitung neuer Vorschriften und die Überarbeitung von Vorschriften schreiten zügig voran, insbesondere in den Bereichen Advanced Driver-Assistance Systems, Intelligent and Connected Vehicles und New Energy Vehicle.

Die Anpassung von Nutzfahrzeugen an neue Emissionsnormen ist technologisch anspruchsvoll und kostenintensiv, insbesondere angesichts der oft widersprüchlichen Vorschriften für $CO_2$- und andere Schadstoffemissionen von Verbrennungsmotoren. Um die Zielvorgaben der EU, Nordamerikas und Chinas zu erfüllen, ist der Einsatz neuer Technologien zur Reduzierung von $CO_2$- und anderen Abgasemissionen unumgänglich. TRATON investiert daher in erheblichem Umfang in klimafreundliche, alternative Antriebe – vor allem in batterieelektrische Nutzfahrzeuge.

Für das Segment Power Engineering gelten einige besondere umweltschutzrechtliche Auflagen. Die Internationale Maritime Organisation hat beispielsweise im Rahmen eines internationalen Übereinkommens zur Reduzierung der Meeresverschmutzung die Umweltschutzregelung MARine POLlution (MARPOL) für Schiffsmotoren erlassen. Im Rahmen von MARPOL ANNEX VI werden die zulässigen Emissionen stufenweise abgesenkt. Die Minderung des Schwefelgehalts in Schiffsbrennstoffen wurde in den letzten Jahren global umgesetzt. In den „Emission Control Areas" in Europa sowie den USA/Kanada gelten dabei besonders strenge Umweltauflagen. Die Ausdehnung auf weitere Regionen wie den Mittelmeerraum oder Japan ist in Planung; auch andere Gebiete beziehungsweise Territorien wie das Schwarze Meer, Alaska, Australien oder Südkorea sind in der Diskussion. Darüber hinaus gelten zum Beispiel Emissionsgrenzwerte nach EU-Verordnung 2016/1628 sowie nach den Vorschriften der US-amerikanischen Environmental Protection Agency (EPA).

Wir setzen uns in Fachgremien und in der Öffentlichkeit nachdrücklich für eine maritime Energiewende ein. Wir unterstützen in einem ersten Schritt den Umstieg auf verflüssigtes Erdgas (LNG) als Treibstoff für maritime Anwendungen und bieten Dual-Fuel- und Gasmotoren sowohl im Neubau als auch im Nachrüstungsgeschäft an. Für einen langfristig klimaneutralen Betrieb von Hochseeschiffen befürworten wir die Power-to-X-Technologie, bei der aus nachhaltig erzeugtem Überschussstrom gasförmiger oder flüssiger Treibstoff, insbesondere Wasserstoff, Methanol oder Ammoniak, $CO_2$-neutral hergestellt wird.

Bezüglich stationärer Anlagen gibt es weltweit eine Vielzahl nationaler Regelwerke, welche die jeweils zulässigen Emissionen begrenzen. Die Weltbankgruppe hat 2008 in den „Environmental, Health and Safety Guidelines for Thermal Power Plants" Grenzwerte für Gas- und Dieselmotoren festgelegt. Diese Richtlinien, die derzeit überarbeitet werden, sind dann anzuwenden, sofern einzelne Staaten keine oder weniger strenge nationale Vorschriften erlassen haben. Zudem haben die Vereinten Nationen bereits 1979 die „Convention on Long-range Transboundary Air Pollution" verabschiedet und Obergrenzen für die Gesamtemissionen sowie Stickoxid-Grenzwerte für die Vertragsstaaten (unter anderem alle EU-Staaten, weitere Länder Osteuropas sowie die USA

und Kanada) festgelegt. Diese stehen ebenfalls zur Revision an. Bei der Weiterentwicklung des Produktprogramms im Segment Power Engineering liegt ein Schwerpunkt auf der Verbesserung der Effizienz und Emissionsreduzierung von Anlagen und Systemen. Unter Einhaltung der aktuellen und zukünftigen Emissionsvorgaben werden innovative Energielösungen vorangetrieben, mit denen die Klimawende aktiv mitgestaltet wird.

### Rechtsrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: gering) und das potenzielle Schadenausmaß mit hoch (Vorjahr: hoch) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP stehen im Zusammenhang mit der Dieselthematik.

#### Rechtsstreitigkeiten

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, sind national und international an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten unter anderem im Zusammenhang mit Produkten oder Dienstleistungen oder im Verhältnis zu Arbeitnehmenden, Behörden, Händlern, Investoren, Kundinnen und Kunden, Lieferanten oder sonstigen Vertragspartnern auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungen wie zum Beispiel Bußgelder sowie andere Verpflichtungen und Folgen ergeben. Insbesondere können erhebliche Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen.

Weltweit sind verschiedene Verfahren anhängig, in denen Kundinnen und Kunden vermeintliche produktbezogene Ansprüche einzeln oder im Wege von Sammelklagen geltend machen. Diese Ansprüche werden regelmäßig mit behaupteten Mängeln an Fahrzeugen – einschließlich der dem Volkswagen Konzern zugelieferten Fahrzeugteile – begründet.

Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen beziehungsweise regulatorischen Anforderungen ergeben. Dies gilt insbesondere auch im Falle von Wertungsspielräumen, bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch Volkswagen und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns stehen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden, unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann auch letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder Typgenehmigungsaspekte bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist grundsätzlich eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall.

Eine vergleichbare Herausforderung ergibt sich aus dem Spannungsverhältnis zwischen divergierenden nationalen beziehungsweise internationalen gesetzlichen oder regulatorischen Vorgaben hinsichtlich der Verpflichtung zur Übermittlung von Informationen oder Dokumenten auf der einen und nationalen beziehungsweise internationalen datenschutzrechtlichen Vorgaben auf der anderen Seite. Um Rechtsverstöße trotz der teils unklaren Rechtslage bestmöglich auszuschließen, wird Volkswagen von externen Kanzleien zu diesen Fragestellungen beraten.

Ferner können Rechtsverfahren aus Forderungen nach umfangreicheren Klimaschutzleistungen oder im Zusammenhang mit angeblich unvollständigen Angaben zu den Auswirkungen des Klimawandels resultieren. Der Volkswagen Konzern begegnet dem Risiko unter anderem durch Zertifizierung seiner selbst gesetzten Dekarbonisierungsziele mittels unabhängiger und international anerkannter Organisationen und durch konsequente Ausrichtung seiner nichtfinanziellen Berichterstattung an gesetzlichen Anforderungen und denen des Kapitalmarkts.

Risiken können sich auch aus Verfahren ergeben, in denen die Verletzung geistiger Eigentumsrechte einschließlich Patente, Marken oder anderer Drittrechte vor allem in Deutschland, vor dem Einheitlichen Patentgericht und in den USA geltend gemacht werden. Sollte der Vorwurf erhoben oder die Feststellung getroffen

werden, Volkswagen habe geistige Eigentumsrechte Dritter verletzt, könnte Volkswagen etwa zur Leistung von Schadensersatz, Änderung von Fertigungsverfahren, Umgestaltung von Produkten oder Unterlassung des Vertriebs bestimmter Produkte verpflichtet werden, was Liefer- und Produktionsbeschränkungen oder -unterbrechungen zur Folge haben kann.

Des Weiteren können sich aus kriminellen Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Managementsystem niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für bekannte und entsprechend bewertbare Risiken wurden auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands, soweit erforderlich, angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet beziehungsweise Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl wesentliche Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind. Dies gilt beispielsweise hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der Dieselthematik.

Im Rahmen der berichteten Rechtsverfahren genannte Beträge bezeichnen, wenn nicht ausdrücklich anders beschrieben, nur die jeweilige Hauptforderung. Nebenforderungen, wie zum Beispiel etwaige Zinsen und Prozesskosten, werden grundsätzlich nicht berücksichtigt.

### Dieselthematik

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency – EPA) eine „Notice of Violation" und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid ($NO_x$)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass bei Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden und dieser Motortyp weltweit in rund elf Millionen Fahrzeugen verbaut worden sei. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation" bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Diese Softwarefunktion wurde ab 2006 ohne Wissen der Vorstandsebene entwickelt und implementiert. Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

Auch gibt es keine Erkenntnisse, dass den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen im Nachgang zur Veröffentlichung der Studie des International Council on Clean Transportation im Mai 2014 ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device" als Ursache der hohen $NO_x$-Emissionen bei bestimmten US-Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Typs EA 189 offengelegt wurde. Vielmehr war die Erwartung der für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014, dass die Thematik mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei. Im Laufe des Sommers 2015 wurde für einzelne Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG sukzessive erkennbar, dass die Auffälligkeiten in den USA durch eine Veränderung von Teilen der Motorsteuerungssoftware verursacht wurden, welche später als nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device" identifiziert wurde. Dies mündete in der Offenlegung eines „Defeat Device" durch Volkswagen gegenüber der EPA und dem California Air Resources Board (CARB) – einer Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Volkswagen Konzern (Rückrufkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der verantwortlichen, mit der Sache befassten Personen nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte unter anderem auf der Beratung einer in den USA für Zulassungsfragen beauftragten Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden

einvernehmlich gelöst werden konnten. Die am 18. September 2015 erfolgte Veröffentlichung der „Notice of Violation" durch die EPA, die für den Vorstand vor allem zu diesem Zeitpunkt unerwartet kam, ließ die Lage sodann völlig anders erscheinen.

Auch die seinerzeit amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur „Notice of Violation" durch die EPA im November 2015 keine Kenntnis von dem Einsatz einer nach US-amerikanischem Recht unzulässigen „Defeat Device Software" in 3.0 l TDI-Motoren des Typs V6 hatten.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns trägt die Volkswagen AG die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren und die AUDI AG trägt die Entwicklungsverantwortung für die Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren.

Als Folge der Dieselthematik wurden in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet. Zwischenzeitlich ist es Volkswagen gelungen, wesentliche Fortschritte zu erzielen und zahlreiche Verfahren zu beenden. In den USA erzielten die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen Vergleichsvereinbarungen mit verschiedenen Regierungsbehörden sowie mit diversen Privatklägern, die in einer im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation" durch ein sogenanntes Steuerungskomitee (Plaintiffs' Steering Committee) vertreten waren. Bei diesen Vereinbarungen handelt es sich unter anderem um diverse Partial Consent Decrees sowie ein Plea Agreement, mit denen bestimmte zivilrechtliche Ansprüche sowie strafrechtliche Forderungen nach US-amerikanischem Bundesrecht und dem Recht einzelner Bundesstaaten im Zusammenhang mit der Dieselthematik beigelegt wurden. Obwohl Volkswagen fest zur Erfüllung der sich aus diesen Vereinbarungen ergebenden Verpflichtungen entschlossen ist, ist eine Verletzung dieser Verpflichtungen nicht vollständig auszuschließen. Eine etwaige Verletzung könnte nach Maßgabe der Vereinbarungen signifikante Strafen nach sich ziehen sowie gegebenenfalls weitere Geldbußen, strafrechtliche Sanktionen und Unterlassungsverpflichtungen.

Der Volkswagen Konzern stellt weltweit für nahezu alle Dieselfahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Behörden technische Maßnahmen zur Verfügung. Das KBA hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) innerhalb seiner Zuständigkeit festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der $CO_2$-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind.

Anknüpfend an die Untersuchungen der AUDI AG von relevanten Dieselkonzepten auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungspotenziale hat das KBA von der AUDI AG vorgeschlagene Maßnahmen in verschiedenen Rückrufbescheiden zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet. Die AUDI AG geht weiterhin von insgesamt überschaubaren Kosten für das seit Juli 2017 laufende überwiegend softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Seitens der AUDI AG wurden inzwischen für betroffene Aggregate Softwareupdates entwickelt und nach erfolgter Freigabe durch das KBA bereits in einem Großteil der Fahrzeuge der betroffenen Kundinnen und Kunden umgesetzt.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen können sich im Zusammenhang mit der Dieselthematik im Wesentlichen in den folgenden Rechtsgebieten ergeben:

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)

In einigen Ländern sind strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren und/oder Verwaltungsverfahren eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt.

Seit September 2021 verhandelt das Landgericht Braunschweig eine Anklage gegen teilweise auch ehemalige Beschäftigte der Volkswagen AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betruges im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend Motoren des Typs EA 189. Ein Ende des Verfahrens ist bislang nicht absehbar. Das von dem vorstehenden Verfahren abgetrennte Verfahren gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG verband das Landgericht Braunschweig zur gemeinsamen Verhandlung mit dem gegen denselben ehemaligen Vorstandsvorsitzenden geführten, zunächst vorläufig eingestellten Verfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten. Die im dritten Quartal 2024 begonnene Hauptverhandlung wurde nach kurzer Zeit wieder ausgesetzt. Es ist nicht

absehbar, wann die Hauptverhandlung erneut beginnen wird. Gegen die Volkswagen AG werden durch die Staatsanwaltschaft Braunschweig im Zusammenhang mit den vorgenannten Verfahren keine Ermittlungen mehr geführt.

Das Landgericht München II hatte im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Hauptverhandlung vor dem Landgericht München II wurde im Juni 2023 abgeschlossen und der ehemalige Vorstandsvorsitzende der AUDI AG wie auch die weiteren beiden Angeklagten wurden zu Freiheitsstrafen verurteilt, deren Vollstreckung jeweils zur Bewährung ausgesetzt wurde. Als Bewährungsauflagen wurden unter anderem Geldauflagen festgesetzt. Das Urteil ist nicht rechtskräftig. Alle drei Angeklagten legten Revision ein. Die Staatsanwaltschaft legte hinsichtlich des Urteils gegen einen Angeklagten ebenfalls Revision ein.

Im August 2020 erhob die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren. Das für die Entscheidung über die Zulassung der Anklage zuständige Landgericht München II stellte zwischenzeitlich das Verfahren gegen eines der drei angeklagten ehemaligen Vorstandsmitglieder der AUDI AG gegen Auflage endgültig ein. Über die Zulassung der Anklage gegen die beiden anderen ehemaligen Vorstandsmitglieder der AUDI AG entschied das Landgericht München II noch nicht.

Das KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde untersucht zudem fortlaufend Fahrzeugmodelle der Marken Audi, Volkswagen und Porsche auf kritische Funktionen. Sofern das KBA bestimmte Funktionen als unzulässig betrachtet, werden die betroffenen Fahrzeuge im Wege einer angeordneten Maßnahme zurückgerufen oder deren Konformität in einer freiwilligen Serviceaktion wieder hergestellt.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied mit Urteilen aus Juli und November 2022, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine temperaturabhängige Abgasrückführung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschalteinrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang entwickelte der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen“ aktiv ist. Das KBA leitete in Bezug auf bestimmte Motoren des Typs EA 896 der ersten und zweiten Generation, die in bestimmten älteren Fahrzeugmodellen eingesetzt wurden, sowie in Bezug auf einzelne Fahrzeugmodelle mit Motoren des Typs EA 189 formelle Verwaltungsverfahren ein. Im Juli und Oktober 2023 erließ das KBA zwei Bescheide gegen die AUDI AG, in denen es feststellte, dass die ursprünglich integrierte Version der Thermofenster in einigen der betroffenen Fahrzeuge das neue verkehrstechnische EuGH-Kriterium nicht erfüllt. Die AUDI AG hat gegen beide Bescheide Widerspruch eingelegt, sodass die Bescheide nicht bestandskräftig sind. Das KBA erließ entsprechende Bescheide im Dezember 2023 gegen die Porsche AG und im Januar 2024 gegen die Volkswagen AG. Die Porsche AG und die Volkswagen AG legten Widerspruch gegen den jeweiligen Bescheid ein. Der Volkswagen Konzern hatte bereits zuvor damit begonnen, Softwareupdates zur Anpassung des Thermofensters an das neue verkehrstechnische Kriterium des EuGH auszurollen, und setzt dies weiter fort.

Das Verwaltungsgericht Schleswig gab Ende Februar 2023 einer Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das KBA erstinstanzlich statt und hob den Freigabebescheid für ein Softwareupdate für bestimmte ältere Modelle des Golf Plus auf, soweit dieser das Thermofenster, die Höhenkorrektur und die Taxischaltung als zulässige Abschalteinrichtungen einstufte. Mit Höhenkorrektur wird eine höhenabhängige Abgasrückführung bezeichnet. Unter Taxischaltung ist eine von der Zeitspanne eines im Leerlauf betriebenen Fahrzeugs abhängige Abgasrückführung zu verstehen. Die Volkswagen AG ist Beigeladene in dem Verfahren. Die Volkswagen AG und das KBA legten Ende April 2023 Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Schleswig ein. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig. Die DUH reichte beim Verwaltungsgericht Schleswig zwei weitere Klagen ein. Die erste Klage richtet sich gegen Freigabebescheide für weitere mit Motoren des Typs EA 189 sowie mit ausgewählten V-TDI-Motoren ausgestattete Fahrzeuge der Marken Audi und Porsche, die zweite Klage richtet sich gegen sämtliche Euro-5 und Euro-6b/c Dieselfahrzeuge des Konzerns. Im ersten Verfahren übertrug das

Verwaltungsgericht Schleswig in einem Urteil aus Januar 2024 seine Ausgangsentscheidung vom Februar 2023 auf weitere Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 und hob die Freigabebescheide des KBA für diese Fahrzeuge auf. Gegen das Urteil wurden die Berufung sowie die Sprungrevision zugelassen. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig.

Zudem laufen im Zusammenhang mit der Dieselthematik international weitere Verwaltungsverfahren. Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns kooperieren mit den staatlichen Behörden.

Darüber hinaus können sich Risiken aus möglichen Entscheidungen des EuGH zu der Auslegung der EU-Typgenehmigungsvorschriften ergeben.

Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe aus Straf- und Verwaltungsverfahren am Ende Geldbußen oder sonstige Konsequenzen für das Unternehmen resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung mit nicht über 50 % ein. Für diese Fälle wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurde.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kundinnen und Kunden oder die Geltendmachung von Regressansprüchen von Importeuren und Händlern gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Dabei gibt es neben der Möglichkeit individueller Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen auch unterschiedliche Formen von Sammelverfahren, das heißt der kollektiven oder stellvertretenden Geltendmachung von Individualansprüchen. Des Weiteren besteht in einigen Märkten die Möglichkeit, dass Verbraucher- und/oder Umweltverbände vermeintliche Unterlassungs-, Feststellungs- oder Schadensersatzansprüche geltend machen.

Sammelverfahren von Kundinnen und Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden waren im Berichtsjahr gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Belgien, Brasilien, Deutschland, England und Wales sowie Frankreich, Italien, den Niederlanden und Südafrika anhängig. Mit ihnen wurden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere waren die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Belgien wurde im Dezember 2024 in der Sammelklage der belgischen Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW ein Vergleich zur vollständigen Streitbeilegung geschlossen. Test Aankoop VZW und die Volkswagen AG verpflichteten sich darin, keine Berufung gegen das erstinstanzliche Urteil aus Juli 2023 einzulegen und dieses abzuwickeln. Mit diesem Urteil wurde die Volkswagen AG zur Zahlung von 5 % des Kaufpreises beziehungsweise 5 % der Differenz zwischen Kaufpreis und Wiederverkaufspreis verurteilt, wenn ein Verbraucher ein Fahrzeug mit dem Motortyp EA 189 zwischen dem 1. September 2014 und dem 22. September 2015 erworben hat, er das Softwareupdate nicht aufgespielt hat und relevante Unterlagen zum Nachweis vorlegen kann.

In Brasilien sind zwei verbraucherrechtliche Sammelklagen anhängig. Im ersten Sammelklageverfahren, das sich auf rund 17 Tsd. Amarok-Fahrzeuge bezieht, erging im Mai 2019 ein Berufungsurteil, mit dem die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL reduziert wurde. Im August 2022 wurde die Revision von Volkswagen do Brasil gegen dieses Urteil durch den Superior Court of Justice teilweise zurückgewiesen. Auf das von Volkswagen do Brasil dagegen eingelegte Rechtsmittel hin hob der Superior Court of Justice die eigene Entscheidung vollumfänglich wieder auf. Das Verfahren wurde bezüglich Teilaspekten an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Volkswagen do Brasil hat die Möglichkeit, neues Beweismaterial einzuführen. Das Urteil ist vollstreckbar, aber weiterhin nicht rechtskräftig. In der zweiten Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft, wies der Superior Court of Justice im April 2024 die von der Klägerin eingelegte Revision gegen das Berufungsurteil aus Juni 2023 zurück. Daraufhin legte die Klägerin Ende April 2024 eine einstweilige Beschwerde („interlocutory appeal“) gegen diese Entscheidung beim Superior Court of Justice ein.

Die financialright GmbH hatte ursprünglich vor mehreren deutschen Gerichten rund 45 Tsd. an sie abgetretene Ansprüche von Kundinnen und Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gebündelt geltend gemacht. Nach zahlreichen Antrags- und Klagerücknahmen sowie

verschiedenen Vergleichen konnten die Verfahren zwischenzeitlich vollständig erledigt werden. Zurückgenommene und erneut geltend gemachte werthaltige Ansprüche wurden ebenfalls überwiegend bereits erledigt; im Übrigen wurden Rückstellungen gebildet.

In England und Wales sowie Schottland wurden Klagen gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group United Kingdom Limited, die Volkswagen Financial Services (UK) Limited und andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Zusammenhang mit verschiedenen anderen Dieselfahrzeugen bei Gericht eingereicht. In England und Wales wurden die sogenannte „*outline generic particulars of claim*", die einen groben Überblick über die Klagebegründung enthalten, im September 2024 zugestellt. In Schottland wurden ab Oktober 2024 Anträge auf Einleitung einer Sammelklage und Bestellung eines Vertreters förmlich gegenüber der Volkswagen Group United Kingdom Limited, der Volkswagen Financial Services (UK) Limited, der Volkswagen AG, der SEAT S.A. und der Škoda Auto a.s. zugestellt. Die Einzelheiten der Klagen sind jeweils noch ungewiss.

In Frankreich ist eine Sammelklage der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France, die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG anhängig. Es handelt sich um eine Opt-In-Sammelklage, CLCV macht hauptsächlich die Rückabwicklung ohne Nutzungsersatz, hilfsweise Schadensersatz von 20-30 % des Kaufpreises, geltend.

In Italien unterzeichneten die Parteien im Mai 2024 in der Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo zur vollständigen Streitbeilegung einen Vergleich für rund 60 Tsd. Kundinnen und Kunden, die zwischen 2009 und 2015 ein von der Dieselthematik betroffenes Fahrzeug der Marken Volkswagen, Audi, Škoda oder SEAT mit dem Motortyp EA 189 gekauft und sich wirksam zur Sammelklage angemeldet hatten. Beide Seiten verzichteten auf die Einlegung eines Rechtsmittels gegen die im Vorjahr gefällte zweitinstanzliche Entscheidung des Berufungsgerichts Venedig. Das Verfahren ist damit beendet. Für den Vergleich und dessen Abwicklung wurden Rückstellungen in Höhe von rund 50 Mio. € gebildet.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-Out-Mechanismus für bis zu 201 Tsd. Kundinnen und Kunden anhängig. Im Juli 2021 erging ein teilweise stattgebendes erstinstanzliches Feststellungsurteil. Nach Auffassung des Gerichts haben die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften in Bezug auf die ursprüngliche Motorsteuerungssoftware unrechtmäßig gehandelt. Zudem stellte das Gericht fest, dass Verbrauchern gegenüber den beklagten Händlern ein Anspruch auf Minderung des Kaufpreises zusteht. Aus dem Feststellungsurteil resultieren keine konkreten Zahlungsverpflichtungen. Mögliche individuelle Ansprüche müssten im Anschluss in einem separaten Prozess durchgesetzt werden. Die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften legten gegen das Urteil Berufung ein. Darüber hinaus ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher anhängig, die unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189 betrifft. Im März 2022 erließ das Gericht in erster Instanz ein Zwischenurteil und stellte darin fest, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf dieses Verfahren nicht anwendbar sei. Auf die Berufung der DEJF entschied das Berufungsgericht im August 2024 in Abänderung des Zwischenurteils, dass das neue Sammelklageregime auf Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro-6 anwendbar sei. Für Fahrzeuge mit niedrigeren Emissionsklassen (zum Beispiel Euro-5) sei das neue Sammelklageregime dagegen nicht anwendbar. Die Entscheidung ist nicht rechtskräftig.

In Südafrika ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus anhängig, die rund 80 Tsd. Fahrzeuge, unter anderem des Motortyps EA 189, betrifft.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.

In Deutschland sind derzeit rund 10 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig. Der BGH klärte in mehreren Grundsatzurteilen aus den Vorjahren wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren. Einzelheiten zu diesen Entscheidungen finden sich im Kapitel

„Rechtsstreitigkeiten" im Geschäftsbericht des Volkswagen Konzerns in dem Geschäftsjahr, in dem das jeweilige Grundsatzurteil entschieden wurde.

In der weit überwiegenden Zahl der Sammelverfahren von Kundinnen und Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden und der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen auf nicht über 50 % eingeschätzt. Für diese Verfahren werden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich einzuschätzen sind. Aufgrund des frühen prozessualen Stadiums lässt sich ein realistisches Belastungsrisiko in einigen Fällen noch nicht beziffern. Darüber hinaus wurden, basierend auf der aktuellen Bewertung, soweit erforderlich Rückstellungen gebildet.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)
Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) als Gesamtschuldner, Schadensersatzklagen wegen behaupteter Kursverluste in Folge angeblichen Fehlverhaltens bei der Kapitalmarktkommunikation im Zusammenhang mit der Dieselthematik erhoben.

Fast alle Anlegerklagen sind derzeit beim Landgericht Braunschweig oder beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängig. Im August 2016 beschloss das Landgericht Braunschweig die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die in Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Die gegen die Volkswagen AG in Deutschland anhängigen Anlegerklagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den im Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen im Musterverfahren ist für die anhängigen Klagen verbindlich, soweit sie ausgesetzt wurden. Musterklägerin ist die Deka Investment GmbH. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig begann im September 2018. Das Oberlandesgericht Braunschweig nahm in mehreren Hinweisbeschlüssen zu einigen grundsätzlichen Rechtsfragen der Auseinandersetzung Stellung. Im Juli 2023 erließ das Oberlandesgericht Braunschweig einen Beweisbeschluss und ordnete die Vernehmung zahlreicher Personen sowie die Vorlage und Beiziehung von Urkunden an. Die angeordnete Beweiserhebung konzentriert sich zunächst auf die Frage der, nach dem Erkenntnisstand der Volkswagen AG fehlenden, Kenntnis des Konzernvorstands, einzelner Konzernvorstandsmitglieder und/oder einzelner Mitglieder der Ad-hoc-Clearingstelle der Volkswagen AG (nach Auffassung des Senats die ad-hoc-verantwortlichen Personen) über den Einbau von nach US-Recht unzulässigen Abschalteinrichtungen in Fahrzeugen der Volkswagen AG sowie die Vorstellungen dieses Personenkreises über etwaige Kursauswirkungen der ihnen jeweils vorliegenden Informationen. Teilweise trägt die Volkswagen AG die Beweislast. Die Vernehmungen begannen im September 2023 und werden auch im Jahr 2025 fortgesetzt. Mehrere Zeugen machten ein Zeugnisverweigerungsrecht geltend. In einigen Fällen (keine ad-hoc-verantwortlichen Personen) bejahte das Oberlandesgericht Braunschweig ein umfassendes Zeugnisverweigerungsrecht. In anderen Fällen wurde die Entscheidung mit Verweis auf laufende strafrechtliche Ermittlungen gegen diese Personen verschoben. Seit Mitte September 2023 sagte eine Vielzahl von Zeugen aus. Bislang bekundete keiner der vernommenen Zeugen, dass Vorstandsmitglieder oder Ad-hoc-Verantwortliche der Volkswagen AG vor dem 18. September 2015 Kenntnis von einer nach Auffassung der Volkswagen AG kursrelevanten Information im Zusammenhang mit der Dieselthematik hatten. Das Oberlandesgericht Braunschweig wird gemäß § 286 Zivilprozessordnung nach dem gesamten Inhalt der Verhandlungen und dem Ergebnis der Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden haben.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, anhängig. Am Oberlandesgericht Stuttgart war ein weiteres Kapitalanleger-

Musterverfahren gegen die Porsche SE anhängig, an dem die Volkswagen AG als Nebenintervenientin beteiligt ist. Zur Musterklägerin war das Wolverhampton City Council, Administrating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund bestimmt worden. Das Oberlandesgericht Stuttgart erließ Ende März 2023 einen Musterentscheid. Auf Basis der im Musterentscheid getroffenen Feststellungen und des gegenwärtigen Stands des Prozessinhalts in den Ausgangsverfahren wären im Ergebnis alle ausgesetzten Anlegerklagen gegen die Porsche SE abzuweisen. Der Musterentscheid ist nicht rechtskräftig. Gegen den Musterentscheid legten die Musterklägerin, mehrere Beigeladene und die Porsche SE Rechtsbeschwerde zum BGH ein. Die Volkswagen AG trat der Rechtsbeschwerde der Porsche SE als Streithelferin bei.

Die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik weltweit (exklusive USA/Kanada) geltend gemachten Ansprüche in Form von Anlegerklagen, gerichtlichen Mahn- und Güteanträgen sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG reduzierten sich im Berichtsjahr infolge von Klagerücknahmen und rechtskräftigen Klageabweisungen auf circa 8,7 Mrd. €. Damit wurden seit Beginn der Verfahren Anlegerklagen in Höhe von über 1 Mrd. € zurückgenommen oder rechtskräftig abgewiesen. Die Volkswagen AG ist unverändert der Auffassung, ihre kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden, wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben.

4. Verfahren in den USA/Kanada

In den USA und Kanada sind die in den „Notices of Violation" der EPA beschriebenen Vorgänge weiterhin Gegenstand von Klagen und Auskunftsersuchen verschiedener Art, die insbesondere von Kundinnen und Kunden, Investoren sowie verschiedenen Behörden in den USA und Kanada gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gerichtet sind.

Im November 2023 erzielte Volkswagen eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der umweltrechtlichen Klagen des Attorney General des US-Bundesstaates Texas und einiger Kommunen in Texas gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen. Nachdem das Gericht den Vergleich genehmigt hatte, wurde er im Januar 2024 rechtskräftig.

Im März 2019 reichte die US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission – SEC) unter anderem gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America Finance, LLC (VWGoAF) sowie die VW Credit, Inc. eine Klage ein, in der Ansprüche nach US-Bundeswertpapierrecht unter anderem aufgrund vermeintlich unrichtiger und unvollständiger Angaben im Zusammenhang mit dem Angebot und Verkauf bestimmter Anleihen und Asset Backed Securities geltend gemacht werden. Im August 2020 wies das US District Court des Northern District von Kalifornien unter anderem sämtliche im Zusammenhang mit Asset Backed Securities geltend gemachten Forderungen gegen die VW Credit, Inc. ab. Im September 2020 reichte die SEC eine überarbeitete Klageschrift ein, in der neben weiteren Änderungen die abgewiesenen Forderungen nicht mehr enthalten waren. Im März 2024 erklärte die VWGoAF gegenüber der SEC, ohne dabei die Behauptungen der SEC aus der im September 2020 eingereichten geänderten Klage zuzugeben oder zu bestreiten, ihre Zustimmung zu einem abschließenden gerichtlichen Urteil, das unter anderem eine Zahlung in Höhe von rund 49 Mio. USD vorsieht. Nachfolgend reichten die SEC und die VWGoAF beim US District Court des Northern District von Kalifornien einen Antrag auf Erlass eines abschließenden Urteils hinsichtlich der VWGoAF ein, das die von der SEC geltend gemachten Ansprüche gegen die VWGoAF vollständig erledigt. Im April 2024 gab das Gericht diesem Antrag statt und erließ ein abschließendes Urteil in Bezug auf die VWGoAF. Alle gegen die Volkswagen AG und einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG geltend gemachten Ansprüche wies das Gericht rechtskräftig ab. Dementsprechend sind die von der SEC gegen alle Beklagten in diesem Verfahren geltend gemachten Ansprüche vollständig erledigt.

5. Sonderprüfung

Mit Beschluss aus November 2017 ordnete das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG an. Der Sonderprüfer sollte prüfen, ob die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik seit dem 22. Juni 2006 ihre Pflichten verletzt haben und der Volkswagen AG hieraus ein Schaden entstanden ist. Die

Volkswagen AG hatte gegen diese ursprünglich formal rechtskräftige Entscheidung Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Auch gegen die weitere, ursprünglich ebenfalls formal rechtskräftige Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle, einen anderen als den zunächst bestellten Sonderprüfer zu bestellen, hatte die Volkswagen AG Verfassungsbeschwerde erhoben. Nachdem das Bundesverfassungsgericht mit im November 2022 bekanntgegebenen Beschlüssen den beiden Verfassungsbeschwerden stattgegeben und die Verfahren an das Oberlandesgericht Celle zurückverwiesen hatte, wies dieses den Antrag auf Bestellung eines Sonderprüfers mit Beschluss aus November 2024 sowie den Antrag der Antragsteller im auf den Austausch des Sonderprüfers gerichteten Verfahren mit Beschluss aus Dezember 2024 zurück. Die Antragsteller erhoben gegen beide Entscheidungen jeweils Rechtsbeschwerde beim BGH. Daneben hatte die Volkswagen AG beim Landgericht Braunschweig eine Unterlassungsklage gegen den Sonderprüfer mit dem Antrag erhoben, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat. Das Landgericht Braunschweig wies die Unterlassungsklage im Sommer 2022 ab, die Volkswagen AG legte daraufhin Berufung beim Oberlandesgericht Braunschweig ein.

Beim Landgericht Hannover wurde ein zweiter Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG gestellt, der ebenfalls auf die Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieselthematik gerichtet ist. Dieses Verfahren wurde wieder aufgenommen, nachdem es zunächst bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren ruhend gestellt war.

6. Bewertung der Risiken aus der Dieselthematik

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2024 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag von rund 0,6 (0,9) Mrd. €. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,0 (4,0) Mrd. € im Anhang angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,8 (3,8) Mrd. €. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- beziehungsweise Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die gebildeten Rückstellungen möglicherweise angepasst werden müssen.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

### Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) hat im Jahr 2011 eine Schadensersatzklage gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE wegen vermeintlicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Publizitätsvorschriften im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche SE im Jahr 2008 erhoben. Eingeklagt waren zuletzt, aus angeblich abgetretenem Recht, circa 2,26 Mrd. €. Ende September 2022 hat der 1. Kartellsenat des Oberlandesgerichts Celle in einem Musterverfahrensentscheid sämtliche von den Klägern beantragten Feststellungsziele zurückgewiesen oder für gegenstandslos erklärt. Damit wurde den Musterbeklagten vollumfänglich Recht gegeben. Gegen den Musterverfahrensentscheid gingen zwei Rechtsbeschwerden ein, von denen sich eine auch gegen die Volkswagen AG richtet.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen Volkswagen Truck & Bus (vormals: MAN Latin America) ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für Volkswagen Truck & Bus geht. Im Dezember 2017 erging im sogenannten

Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für Volkswagen Truck & Bus negatives Urteil. Gegen dieses Urteil erhob Volkswagen Truck & Bus vor dem regulären Gericht in 2018 Klage. In 2024 erfolgten wesentliche Reduktionen der Strafen durch eine neue Gesetzgebung. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der gegebenenfalls nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für Volkswagen Truck & Bus positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 3,1 Mrd. BRL für den streitgegenständlichen Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben, das im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten angegeben wurde.

Die indischen Zollbehörden haben Untersuchungen zur Frage der Anwendung von lokalen Zollsätzen bei ŠKODA AUTO Volkswagen India Private Limited eingeleitet und eine „Show Cause Notice" erlassen. Eine finale Entscheidung durch die indischen Behörden ist noch nicht erfolgt. Aufgrund des frühen zeitlichen Stadiums der Untersuchungen und der sich daraus ergebenden unsicheren Informationslage lassen sich diesbezügliche Risiken jedoch nicht abschließend quantifizieren.

Nachdem Volkswagen do Brasil in Brasilien erfolgreich gegen eine von der brasilianischen Bundesregierung vorgenommene und verfassungsgerichtlich für unzulässig erachtete Doppelbesteuerung von Fahrzeugen geklagt hatte, erstattete der Staat Brasilien Volkswagen do Brasil den überzahlten Betrag. Im Dezember 2023 verklagten unter anderem der brasilianische Händlerverband Associação Brasileira Dos Distribuidores Volkswagen (Assobrav) und einzelne Händler Volkswagen do Brasil mit der Begründung, dass die Händler mindestens teilweise Anspruch auf den erstatteten Betrag hätten. Es sind acht Klagen anhängig. Die Klage von Assobrav ist mit einem vorläufig geschätzten Streitwert von etwa 2,4 Mrd. BRL betragsmäßig mit Abstand die größte der Klagen. Im Januar 2024 wies das Gericht die Klage des Händlerverbands in vollem Umfang ab. Assobrav legte daraufhin Rechtsmittel gegen die Klageabweisung ein, das Urteil ist nicht rechtskräftig.

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen. Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Das Gericht der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) lehnte die von Scania in diesem Zusammenhang eingelegten Rechtsmittel in einem Urteil im Februar 2022 vollinhaltlich ab. Im Februar 2024 wies der EuGH das von Scania im April 2022 gegen dieses Urteil eingelegte Rechtsmittel in vollem Umfang letztinstanzlich zurück. Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Für einen Großteil der genannten Rechtsstreitigkeiten wurden keine Rückstellungen gebildet, da nicht von einer abschließenden, letztinstanzlichen Verurteilung auf Zahlung von Schadensersatz ausgegangen wird. Für diejenigen Verfahren, in denen infolge einer Neubewertung der Risiken mehr für eine abschließende, letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, spricht als dagegen, wurden Rückstellungen in Höhe von 162 Mio. € gebildet.

Im Juli 2021 hatte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt. Volkswagen verzichtete auf die Einlegung von Rechtsmitteln, sodass die Entscheidung 2021 rechtskräftig geworden ist. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkte sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kundinnen und Kunden wurden den Herstellern nicht vorgeworfen. Im Nachgang zur Bußgeldentscheidung der Europäischen Kommission aus Juli 2021 wurden im Vereinigten Königreich ab Ende 2021 mehrere Sammel-

klagen unter anderem gegen die Volkswagen AG eingereicht. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten ausgewiesen, da eine realistische Risikoeinschätzung im aktuellen Verfahrensstadium nicht möglich ist. Die koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC hatte mögliche Verstöße auf der Grundlage des EU-Sachverhalts analysiert und gab im April 2023 ihre Bußgeldentscheidung bekannt. Gegen die Volkswagen AG wurde kein Bußgeld verhängt und die Porsche AG ist nicht von der Entscheidung betroffen. Gegen die AUDI AG wurde ein Bußgeld von umgerechnet knapp 3 Mio. € verhängt. Die AUDI AG und die Volkswagen AG legten vor dem zuständigen Gericht in Seoul/Korea Rechtsmittel gegen die Entscheidung ein. Die türkische Wettbewerbsbehörde, die ähnliche Sachverhalte untersucht hatte, erließ im Januar 2022 ihre finale Entscheidung und stellte fest, dass angebliche wettbewerbswidrige Verhaltensweisen vorliegen, die sich aber nicht auf die Türkei ausgewirkt haben, weshalb von der Verhängung von Bußgeldern gegen die deutschen Automobilhersteller abgesehen wurde. Eine rechtskräftige Entscheidungsbegründung liegt noch nicht vor. Die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG legten Rechtsmittel ein. Die chinesische Wettbewerbsbehörde eröffnete wegen vergleichbaren Sachverhalten Verfahren unter anderem gegen die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG und erließ Auskunftsersuchen. Im Juli 2024 eröffnete die brasilianische Wettbewerbsbehörde Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) ein Verfahren unter anderem gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Porsche AG ebenso auf der Grundlage vergleichbarer Sachverhalte.

Die Europäische Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) durchsuchten im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche beziehungsweise stellten förmliche Auskunftsverlangen zu. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles" (ELV) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten (recyclates, recyclability, recovery) erfolgen. Die untersuchte Zuwiderhandlung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG beantwortet die Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission. Auch die chinesische Wettbewerbsbehörde stellte der Volkswagen AG im Juni 2024 in dieser Angelegenheit ein Auskunftsersuchen zu. Zudem durchsuchte die koreanische Wettbewerbsbehörde die Volkswagen Group Korea in demselben Zusammenhang. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA. Zudem richtete die CMA in dieser Angelegenheit Auskunftsverlangen an die Volkswagen AG. Die Volkswagen AG reichte gegen die Auskunftsersuchen der CMA im Juli 2022 Klage (judical review) ein, weil die CMA nach Auffassung der Volkswagen AG mit den Auskunftsersuchen insbesondere ihre Kompetenzen überschreitet. Dieser Klage gab das Gericht im Februar 2023 statt. Nachdem die CMA im April 2023 Rechtsmittel gegen das Urteil eingelegt hatte, entschied das Berufungsgericht im Januar 2024 zugunsten der CMA. Die Volkswagen AG legte gegen diese Entscheidung Rechtsmittel beim Supreme Court ein. Parallel prüft die Volkswagen AG unverändert Möglichkeiten einer verhältnismäßigen Kooperation mit der CMA.

Die brasilianische Wettbewerbsbehörde CADE leitete im Oktober 2024 ein Verfahren gegen zahlreiche Unternehmen wegen des Vorwurfs eines kartellrechtlich unzulässigen Austauschs von Informationen im Personalbereich (Human Resources) ein. Im Volkswagen Konzern ist Volkswagen do Brasil Verfahrensbeteiligte.

Darüber hinaus leiteten wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen ein. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen; eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

In dem von Greenpeace begleiteten Verfahren in Braunschweig wies das Oberlandesgericht Braunschweig im Juni 2024 die Berufung der Kläger zurück und bestätigte die im Februar 2023 erfolgte Abweisung der Klage durch das Landgericht Braunschweig. Die Kläger hatten in der im November 2021 erhobenen Klage beantragt,

die Volkswagen AG dazu zu verpflichten, unter anderem stufenweise die Produktion und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu reduzieren und bis 2029 komplett einzustellen sowie Treibhausgasemissionen aus Entwicklung, Produktion und Vertrieb (einschließlich der Nutzung der Fahrzeuge durch Dritte) zu reduzieren. Zusätzlich sollte Volkswagen so Einfluss auf Konzernunternehmen, Beteiligungen und Joint Ventures ausüben, dass diese Forderungen auch von diesen erfüllt werden. Die Entscheidung des Berufungsgerichts aus Juni 2024 ist rechtskräftig und das Klageverfahren in Braunschweig damit beendet. Eine weitere Klage gegen die Volkswagen AG mit ähnlichen Klageanträgen und einer weitgehend deckungsgleichen Begründung wurde zudem von einem Biolandwirt, ebenfalls unterstützt durch Greenpeace, beim Landgericht Detmold erhoben. Das Landgericht Detmold wies diese Klage im Februar 2023 ebenfalls als unbegründet ab. Dagegen legten die Kläger im April 2023 Berufung beim Oberlandesgericht Hamm ein.

In Russland hatte Automobile Plant GAZ LLC (GAZ) in 2023 zunächst unter anderem gegenüber der Volkswagen AG angebliche Schadensersatzforderungen in Höhe von insgesamt rund 44 Mrd. RUB geltend gemacht. In Erfüllung eines vom Gericht bestätigten Vergleichs nahm GAZ in einem Klageverfahren die Klage zurück und beendete das Verfahren damit. Im verbliebenen Klageverfahren über angebliche Forderungen in Höhe von rund 28,5 Mrd. RUB verurteilte das Gericht der ersten Instanz die Volkswagen AG im Juli 2024 zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von rund 16,9 Mrd. RUB. Auf die von der Volkswagen AG eingelegte Berufung bestätigte das Berufungsgericht im Dezember 2024 das erstinstanzliche Urteil. Die Volkswagen AG legte hiergegen Rechtsmittel ein und wird sich weiter umfassend verteidigen.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

### Steuer- und zollrechtliche Risiken

Die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden fortlaufend von lokalen Steuer- und Zollbehörden geprüft. Änderungen der Steuergesetze, von Zollbestimmungen, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Behörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Zahlungen von Steuern und Zöllen führen. Risiken ergeben sich insbesondere aus der steuerlichen Bewertung der grenzüberschreitenden, konzerninternen Lieferungen und Leistungen. Durch organisatorische Maßnahmen, wie zum Beispiel der Durchführung von Vorabverständigungsverfahren sowie dem Monitoring von Verrechnungspreisen oder dem Monitoring der Einhaltung von Zollvorgaben überwacht Volkswagen die Entwicklung der entsprechenden Risiken sowie deren Auswirkungen auf den Konzernabschluss laufend.

Für mögliche künftige Nachzahlungen von Steuern oder Zöllen beziehungsweise für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen wurden entsprechende Rückstellungen passiviert.

Der Volkswagen Konzern ist sich seiner gesellschaftlichen Verantwortung bei der Erfüllung von Steuer- und Zollvorschriften (Compliance) bewusst und sieht sich in der Pflicht, verantwortungsbewusst und zuverlässig Steuern und Abgaben (Tax Governance) zu begleichen.

In den einschlägigen Konzernrichtlinien, deren Aktualität jährlich überprüft wird, werden die organisatorischen Grundsätze in Bezug auf die Wahrnehmung der steuerlichen und zollrechtlichen Belange für den Volkswagen Konzern festgelegt. Die dort verankerten organisatorischen Grundsätze sollen sicherstellen, dass die mit Steuern und Zöllen verbundenen finanziellen und regulatorischen Risiken sowie daraus resultierende Reputationsrisiken identifiziert und bewertet werden können. Diese Risiken werden kommuniziert, proaktiv gesteuert, überwacht und sind umfassend in unseren Risikomanagementprozessen und -systemen berücksichtigt. Insbesondere sind einheitliche Vorgaben für die Implementierung eines konzernweiten Tax-Compliance-Managementsystems definiert, die von den Konzerngesellschaften einzuhalten sind und der Überwachung der Einhaltung der steuerlichen Vorschriften dienen.

Darüber hinaus hat der Vorstand steuerstrategische Grundsätze veröffentlicht, die insbesondere die ordnungsgemäße Erfüllung steuerlicher Verpflichtungen in den Fokus stellen. Sie geben den Konzernunternehmen unter anderem vor, Transaktionen zwischen den Gesellschaften des Konzerns unter Beachtung des Fremdvergleichsgrundsatzes zu schließen, um damit auch entsprechenden OECD-Leitlinien für multinationale Unternehmen nachzukommen. Unangemessene rechtliche Gestaltungen sind dabei zu vermeiden, insbesondere eine sogenannte aggressive Steuergestaltung.

### Finanzrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: hoch) und das potenzielle Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP resultieren im Wesentlichen aus einer Beeinträchtigung der Finanzierungsmöglichkeiten.

#### Strategien der Risikoabsicherung im Finanzbereich sowie sich daraus ergebene Risiken aus Finanzinstrumenten

Im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit können durch Veränderungen von Zinssätzen, Währungskursen, Rohstoffpreisen oder Aktien- und Fondpreisen Finanzrisiken entstehen – auch durch nicht vorhersehbare Ereignisse wie plötzlich auftretende oder sich verschärfende geopolitische Spannungen und Konflikte. Wir überwachen diese Finanz- und Liquiditätsrisiken fortlaufend und reduzieren sie durch den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente. Hieraus ergeben sich Kontrahentenrisiken, welche wir durch unser Kontrahentenrisikomanagement begrenzen.

Das Zinsänderungsrisiko umfasst potenzielle Verluste aufgrund der Veränderung von Marktzinsen. Es entsteht durch inkongruente Zinsbindungen der Aktiv- und Passivpositionen eines Portfolios beziehungsweise der Bilanzposten. Durch den Abschluss von Zinsswaps, kombinierten Zins-Währungs-Swaps sowie sonstigen Zinskontrakten sichern wir Zinsrisiken – gegebenenfalls in Verbindung mit Währungsrisiken – und Risiken aus Wertschwankungen von Finanzinstrumenten grundsätzlich betrags- und fristenkongruent ab. Variable Zinspositionen bestehen jedoch über die in 2024 durchgeführte Begebung einer variabel verzinsten Anleihe im Konzernbereich Automobile ohne Einsatz eines Derivates zur Ausschaltung des Zinsrisikos. Der Grundsatz der Betrags- und Fristenkongruenz gilt für Finanzierungen innerhalb des Volkswagen Konzerns im Konzernbereich Automobile. Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen erfolgt die Steuerung der Zinsänderungsrisiken auf Basis von Limiten mittels Zinsderivaten im Rahmen der festgelegten Risikostrategie.

Währungsrisiken reduzieren wir insbesondere durch das Natural Hedging, das heißt, indem wir die Belegung der Produktionskapazitäten an unseren weltweiten Standorten anpassen, neue Produktionsstätten in den wichtigsten Währungsregionen aufbauen und auch einen Großteil der Bauteile vor Ort beschaffen. Das verbleibende Wechselkursrisiko sichern wir durch den Einsatz von Financial-Hedge-Instrumenten ab. Das sind im Wesentlichen Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen. Mit ihnen begrenzen wir das Wechselkursrisiko erwarteter Zahlungsströme aus der operativen Geschäftstätigkeit, aus konzerninternen Finanzierungen sowie aus Liquiditätspositionen, die von der jeweiligen funktionalen Währung, zum Beispiel aufgrund von Kapitalverkehrsbeschränkungen, abweichen. Die Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen können eine Laufzeit von bis zu zehn Jahren haben. Wir sichern damit unsere wesentlichen Fremdwährungsrisiken ab, hauptsächlich gegenüber dem Euro und vor allem in den Währungen australischer Dollar, brasilianischer Real, britisches Pfund, chinesischer Renminbi, Hongkong-Dollar, indische Rupie, japanischer Yen, kanadischer Dollar, mexikanischer Peso, norwegische Krone, polnischer Zloty, schwedische Krone, Schweizer Franken, Singapur-Dollar, südafrikanischer Rand, südkoreanischer Won, Taiwan-Dollar, tschechische Krone, ungarischer Forint und US-Dollar.

Risiken bei der Rohstoffsicherung bestehen im Hinblick auf die Rohstoffverfügbarkeit und die Preisentwicklung. Mögliche Risiken aus der Rohstoff- und Energiepreisentwicklung analysieren wir fortlaufend, um bei etwaigen Veränderungen im Markt umgehend reagieren zu können. Diese Risiken begrenzen wir insbesondere durch den Abschluss von Termingeschäften und Swaps. Einen Teil unseres Bedarfs an Rohstoffen, wie Aluminium, Blei und Kupfer, haben wir durch entsprechende Kontrakte über einen Zeitraum von bis zu sechs Jahren abgesichert. Daneben wurden auch Preissicherungen für Kobalt und Lithium mit maximalen Laufzeiten

von weniger als drei Jahren abgeschlossen. Im Fall von Nickel beträgt der strategische Sicherungshorizont bis zu zehn Jahre, wobei der Fokus der bestehenden Sicherungen sich insbesondere auf die näheren sechs Jahre erstreckt. Ebenso wurden Lieferumfänge für Strom und Gas durch entsprechende Vereinbarungen preislich abgesichert.

Die Edelmetalle Platin, Palladium und Rhodium sind mit kürzeren Sicherungslaufzeiten versehen, in der Regel bis maximal drei Jahre. Dies kann für ausgewählte Rohstoffe auch physische Bestandserhöhungen beinhalten. Zudem wurden Geschäfte für Emissionszertifikate abgeschlossen, um einen Teil der über die freien Zuteilungen hinaus verursachten $CO_2$-Emissionen im Rahmen des European Union Emissions Trading System (EU ETS) über die kommenden Jahre preislich zu sichern.

Aus Spezialfonds, in denen wir Überschussliquidität anlegen, resultieren insbesondere Aktien- und Fondpreisrisiken. Diese Risiken reduzieren wir durch eine diversifizierte Anlage der Mittel sowie durch in den jeweiligen Anlagerichtlinien festgeschriebene Wertuntergrenzen. Zudem werden bei entsprechender Marktlage Kurssicherungen durchgeführt.

Aus der Anlage überschüssiger Liquidität und dem Abschluss von Derivaten ergeben sich Kontrahentenrisiken. Ein Teil- oder Totalausfall eines Kontrahenten, etwa im Hinblick auf die Rückzahlungspflicht für Zinsen und Kapital, würde die Ergebnisrechnung und die Liquidität des Volkswagen Konzerns negativ beeinflussen. Diesem Risiko begegnen wir durch unser Kontrahentenrisikomanagement, welches wir im Abschnitt „Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements" innerhalb der „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage" näher erläutern. Bei den zu Sicherungszwecken gehaltenen Finanzinstrumenten ergeben sich neben den Kontrahentenrisiken auch bilanzielle Risiken, die wir durch die Anwendung von Hedge Accounting begrenzen.

Selbst wenn einzelne Kontrahenten ausfallen sollten, wirken wir mit der Diversifizierung bei der Auswahl der Geschäftspartner darauf hin, dass die Auswirkungen eines Ausfalls begrenzt werden und der Volkswagen Konzern jederzeit zahlungsfähig bleibt.

Zudem können Finanzinstrumente, die im Rahmen der Strategien zur Risikoabsicherung verwendet werden, zu Verlusten in dem Sinne führen, dass die abgeschlossenen Sicherungskurse schlechter notieren als die zum Fälligkeitszeitpunkt des Finanzinstruments am Markt erzielbaren Kurse.

Unsere Sicherungspolitik, die Sicherungsrichtlinien, die Ausfall- und Liquiditätsrisiken sowie die Quantifizierung der genannten Sicherungsgeschäfte, Risiken, die im Zusammenhang mit Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entstehen, sowie Risiken aus Finanzdienstleistungen werden im Konzernanhang erläutert. Außerdem stellen wir dort die Marktpreisrisiken im Sinn von IFRS 7 dar.

### Liquiditätsrisiken

Volkswagen ist darauf angewiesen, seinen Finanzierungsbedarf angemessen zu decken. Ein mögliches Liquiditätsrisiko besteht darin, nicht in der Lage zu sein, den vorhandenen Kapitalbedarf über die Aufnahme von Finanzmitteln sicherzustellen oder sich zu angemessenen Konditionen zu finanzieren, was wiederum erhebliche negative Auswirkungen auf die Geschäfts-, Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen haben kann.

Der Konzernbereich Automobile und der Konzernbereich Finanzdienstleistungen refinanzieren sich grundsätzlich unabhängig voneinander, unterliegen jedoch weitestgehend vergleichbaren Refinanzierungsrisiken. Im Konzernbereich Automobile wird im Wesentlichen aus einbehaltenen, nicht ausgeschütteten Erträgen, der Inanspruchnahme von Kreditlinien sowie durch die Begebungen von Finanzierungsinstrumenten an den Geld- und Kapitalmärkten die Zahlungsfähigkeit des Unternehmens abgesichert. Der Kapitalbedarf für das Finanzdienstleistungsgeschäft wird überwiegend durch Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internationalen Finanzmärkten unter anderem im Rahmen von Forderungsverbriefungen und der Begebung von unbesicherten Anleihen sowie durch Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft gedeckt.

Für Investitionsfinanzierungen nutzt Volkswagen unter anderem Darlehen, die von nationalen Entwicklungsbanken wie der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) oder der Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) oder von supranationalen Förderbanken zur Verfügung gestellt werden.

Neben bestätigten Kreditlinien ergänzen auch unbestätigte Kreditlinien von Geschäftsbanken die breit diversifizierte Refinanzierungsstruktur.

Die Finanzierungsmöglichkeiten können durch eine Verschlechterung der finanziellen und allgemeinen Marktbedingungen – auch als Folge plötzlich auftretender oder sich verschärfender geopolitischer Spannungen und Konflikte –, eine Verschlechterung des Kreditprofils und des Ausblicks sowie eine Herabstufung oder Rücknahme des Ratings beeinträchtigt werden. Auch die zunehmende Relevanz von ESG-Ratings auf Investorenseite ist in diesem Zusammenhang von wachsender Bedeutung. In diesen Fällen besteht das Risiko, dass die Nachfrage der Kapitalmarktteilnehmenden nach von Volkswagen ausgegebenen Wertpapieren sinkt, was sich zusätzlich nachteilig auf die zu zahlenden Zinssätze auswirken und zu einem eingeschränkten Kapitalmarktzugang führen kann.

### Risiken und Chancen im Finanzdienstleistungsgeschäft

Im Rahmen unserer Finanzdienstleistungsaktivitäten sind wir – neben der Abhängigkeit vom Fahrzeuggeschäft des Konzerns – im Wesentlichen Kreditrisiken sowie Restwertrisiken ausgesetzt.

Das Kreditrisiko beschreibt die Gefahr, dass finanzielle Verluste durch die Nicht-Bedienung von Forderungen im Kundengeschäft entstehen. Ursache hierfür ist der Ausfall des Kredit- beziehungsweise des Leasingnehmers. Der Ausfall ist durch die Zahlungsunfähigkeit beziehungsweise Zahlungsunwilligkeit des Kredit- beziehungsweise Leasingnehmers bedingt, das heißt, der Vertragspartner leistet die vereinbarten Zins- und Tilgungszahlungen nicht termingerecht oder nicht in voller Höhe.

Ziel eines konsequenten Monitorings der Kreditrisiken ist es, die mögliche Zahlungsunfähigkeit eines Kreditbeziehungsweise Leasingnehmers frühzeitig zu erkennen, den Sachverhalt in der Wertberichtigungsbildung angemessen zu berücksichtigen und – wenn möglich – einem Ausfall entgegenzuwirken. Führt beispielsweise ein wirtschaftlicher Abschwung zu erhöhten Zahlungsunfähigkeiten sowie -unwilligkeiten seitens der Kredit- oder Leasingnehmer, entstehen erhöhter Wertberichtigungsbedarf und Abschreibungsaufwand.

Wesentliche Grundlage für Kreditentscheidungen ist die Bonitätsprüfung von Kreditnehmern. Dabei werden Rating-/Scoring-Verfahren eingesetzt, die eine objektive Entscheidungsgrundlage für die Kredit- und Leasingvergabe durch die Fachbereiche liefern.

Eine Chance aus Kreditrisiken kann sich ergeben, sofern die eingetretenen Verluste aus dem Kredit- und Leasinggeschäft geringer ausfallen als die zuvor erwarteten Verluste und die auf dieser Grundlage entsprechend gebildete Risikovorsorge. Insbesondere in Ländern, in denen aufgrund einer unsicheren wirtschaftlichen Situation ein erhöhter Risikovorsorgebedarf festgestellt wurde, kann sich bei einer Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage und damit einhergehend einer Verbesserung der Bonität der Kreditnehmer die Chance ergeben, dass die realisierten unter den erwarteten Verlusten liegen.

Die Steuerung und Überwachung der Kreditrisiken erfolgt auf Basis definierter Leitplanken und Prozesse. Alle Kredite werden hinsichtlich wirtschaftlicher Verhältnisse der Kredit- oder Leasingnehmer, vertraglicher Verpflichtungen, externer oder interner Auflagen, die im Kreditgewährungsprozess definiert sind, vorhandener Sicherheiten und der Einhaltung gegebenenfalls gewährter Limite überwacht. Dafür werden Engagements – entsprechend ihrem Risikogehalt – in einer geeigneten Betreuungsform (Normal-, Intensiv- oder Problemkreditbetreuung) geführt. Ferner erfolgt die Steuerung des Kreditrisikos über Kreditgenehmigungs- beziehungsweise Berichtslimits sowie definierte Kreditkompetenzen, welche für jede Filiale beziehungsweise Tochtergesellschaft individuell festgesetzt werden.

Ein Restwertrisiko entsteht dadurch, dass der prognostizierte Marktwert bei Verwertung des Leasing- oder Finanzierungsgegenstands zum Vertragsende geringer sein kann als der bei Vertragsabschluss kalkulierte Restwert, beziehungsweise der Verkaufserlös geringer ist als der Buchwert des Fahrzeugs im Fall einer vorzeitigen Vertragsbeendigung aufgrund von gesetzlichen Vertragsbeendigungsoptionen. Demgegenüber besteht die Chance, durch die Verwertung mehr als den kalkulierten Restwert beziehungsweise Buchwert zu erhalten.

Bezogen auf den Träger der Restwertrisiken wird zwischen direkten und indirekten Restwertrisiken unterschieden. Von einem direkten Restwertrisiko wird gesprochen, wenn das Restwertrisiko durch unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften direkt getragen wird. Ein indirektes Restwertrisiko liegt vor, wenn das Restwertrisiko aufgrund von vertraglichen Regelungen auf einen Dritten (zum Beispiel einen Händler) übergegangen ist. In diesen Fällen besteht hinsichtlich des Restwertträgers ein Adressenausfallrisiko. Fällt der Restwertträger aus, wirkt sich das indirekte Restwertrisiko bei unserer Finanzdienstleistungsgesellschaft aus und wird zu einem

direkten Restwertrisiko. Unsere Finanzdienstleistungsgesellschaft übernimmt dann die Vermarktung der Fahrzeuge selbst.

Das Management der Restwertrisiken basiert auf einem festgelegten Regelkreis, der eine vollständige Risikobeurteilung, -überwachung, -steuerung und -kommunikation sicherstellen soll. Neben einem professionellen Restwertrisikomanagement gewährleistet diese Art der Prozessgestaltung auch, dass der Umgang mit Restwertrisiken systematisch verbessert und weiterentwickelt wird.

Für die direkten Restwertrisiken werden im Rahmen der Risikosteuerung regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge sowie das Restwertrisikopotenzial überprüft. Bei der Überprüfung der Angemessenheit wird im Rahmen der Erstellung des Berichtswesens die Höhe der vorhandenen direkten Restwertrisiken im Vergleich zur Höhe der gebildeten Risikovorsorge betrachtet. Aus dem sich ergebenden Restwertrisikopotenzial werden im Rahmen eines aktiven Risikomanagements verschiedene Maßnahmen zur Begrenzung des Restwertrisikos ergriffen. Hinsichtlich des Neugeschäfts müssen dabei aktuelle Marktgegebenheiten und zukünftige Einflussfaktoren in der Restwertempfehlung berücksichtigt werden.

Weitere Informationen zu Risiken im Finanzdienstleistungsgeschäft finden Sie in den Geschäftsberichten 2024 der Volkswagen Financial Services AG und der Volkswagen Bank GmbH sowie der Volkswagen Financial Services Overseas AG.

### Chancen und Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen

Für diese Risikokategorie wurden keine Risiken mit einem Score-Wert über 20 gemeldet.

#### Chancen und Risiken aus Kooperationen

Im Rahmen unserer Konzernstrategie streben wir – sowohl bei der Transformation des Kerngeschäfts als auch beim Aufbau neuer Geschäftsfelder – verstärkt Kooperationen an.

Wir setzen zunehmend auf Partnerschaften, Zukäufe und Venture-Capital-Investitionen. Damit wollen wir den größtmöglichen Wert für den Konzern und seine Marken schaffen und bekommen die Möglichkeit, unser Know-how insbesondere in neuen Geschäftsfeldern auszubauen. Dies wird unterstützt durch unsere Innovationspräsenz in den Märkten. Mithilfe lokaler Partnerschaften wollen wir regionale Kundenbedürfnisse genauer erkennen, wettbewerbsgerechte Kostenstrukturen etablieren und so marktgerechte Produkte entwickeln und anbieten. Gleichzeitig besteht das Risiko bei Kooperationen, dass sich die Interessen der Geschäftspartner von unseren unterscheiden oder dass die gemeinsamen Ziele nicht erreicht werden, zum Beispiel aufgrund mangelnder finanzieller Leistungsfähigkeit. Darüber hinaus können spezifische Risiken und Aufwände für die rechtsraumadäquate (zum Beispiel nationale Gesetzgebung zum Datenschutz) und rollenadäquate (zum Beispiel das Need-to-Know-Prinzip des Volkswagen Konzerns) Bereitstellung von Daten und Systemen in neuen Entwicklungspartnerschaften entstehen. Die Entwicklungskooperationen werden zur Mitigation der genannten Risiken nicht nur fachlich, sondern auch juristisch und von Seiten der IT betreut.

Eine starke Vernetzung mit Partnern im Bereich der Elektromobilität, beispielsweise in Form von Kooperationen und Joint Ventures bei der Batterieentwicklung, der Softwareentwicklung, bei Mobilitätskonzepten oder beim Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur, unterstützt den technologischen Wandel. Aufgrund der Zusammenarbeit bestehen Risiken, wie zum Beispiel erhöhter Koordinationsaufwand, komplexere Entscheidungsprozesse und Know-how-Abfluss. Die Bündelung von Fachwissen, horizontaler und vertikaler Integration und besserer Ausnutzung von Ressourcen bietet gleichzeitig Chancen. Volkswagen hat zu diesem Zweck fachbereichsübergreifende Teams aufgebaut, die sämtliche Kooperationen intensiv begleiten.

Mit der Vermarktung des Modularen E-Antriebs-Baukastens an Dritte, wie beispielsweise im Rahmen der strategischen Allianz mit Ford, könnten bei Beschaffungs-, Produktions- und Qualitätsproblemen Schadenersatzansprüche entstehen.

Volkswagen besitzt eine große Anzahl von Patenten und anderen gewerblichen Schutz- und Urheberrechten. Auch im Rahmen von Kooperationen kann es zu Patent- und Lizenzverletzungen und damit zu einer unerlaubten Weitergabe von unternehmensspezifischem Know-how kommen. Volkswagen beobachtet die Absatzmärkte und schützt sein Know-how auch durch rechtliche Schritte.

### Risiken aus der Werthaltigkeit von Goodwill beziehungsweise Markennamen und aus Beteiligungen

Bei im Abschluss bilanziertem Goodwill und bei Markennamen sowie bei Beteiligungen besteht das Risiko, dass ihre Werthaltigkeit nicht mehr gegeben ist und eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen werden muss. Volkswagen überprüft mindestens einmal jährlich auf Basis der zugrunde liegenden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, ob der Wert von Goodwill oder Markennamen gemindert sein könnte. Auch die Werthaltigkeit der Beteiligungsbuchwerte überprüfen wir regelmäßig. Das Ergebnis der Ermittlung eines möglichen Wertminderungsbedarfs der Goodwills und der erworbenen Markennamen im Rahmen der vorgenommenen Wertminderungstests ist in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und die jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze bestimmen. Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Transformation des Kerngeschäfts hin zu Elektromobilität und Digitalisierung, dem Übergang zu autonom fahrenden Fahrzeugen sowie zunehmender umweltrechtlicher Auflagen bestehen Unsicherheiten, die bei der Schätzung der zukünftigen Marktanteile des Volkswagen Konzerns der batterieelektrischen Fahrzeuge und der zu erzielenden Margen sowie der langfristigen Wachstumsraten zu berücksichtigen sind. Ebenso sind Unsicherheiten in Bezug auf eine mögliche Verzögerung der Durchsetzung der Elektromobilität und die hohe Wettbewerbsintensität in China zu berücksichtigen. Die Schätzungen sind risikobehaftet und können angesichts sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen und Marktbedingungen revidiert werden. Potenzielle Effekte werden bei der Mittelfristplanung und damit bei der Ableitung der künftigen Cashflows auch im Rahmen von Werthaltigkeitstests berücksichtigt. Gibt es objektive Hinweise darauf, dass der erzielbare Betrag niedriger als der Buchwert des betreffenden Vermögenswerts ist, nimmt Volkswagen eine nicht liquiditätswirksame Wertminderung vor. Eine Wertminderung kann beispielsweise durch einen Anstieg der Zinssätze oder verschlechterte Geschäftsaussichten ausgelöst werden.

### Risiken aus dem Verkauf von Beteiligungen

Ein unerwarteter Finanzmittelbedarf kann dazu führen, dass Vermögenswerte lagebedingt veräußert werden müssen und in der Folge einen nichtäquivalenten, geringeren Erlös erzielen.

## GESAMTAUSSAGE ZUR RISIKO- UND CHANCENSITUATION

Die Gesamt-Risiko- und Chancensituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor dargestellten Einzelrisiken und -chancen. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, haben wir ein umfassendes Risikomanagementsystem etabliert. Die größten Risiken über alle Risikokategorien hinweg bestehen für den Volkswagen Konzern in einer negativen Markt- und Absatzentwicklung - bedingt durch zunehmende Handelsbeschränkungen, Protektionismus und einer verschärfte Wettbewerbssituation -, in der Nichterreichung $CO_2$-bezogener Vorgaben, in einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Software sowie in Bezug auf Cyber-Sicherheit und der Unterauslastung von Standorten. Für das Jahr 2025 können sich negative Auswirkungen aus einer eingeschränkten Verfügbarkeit von Teilen, Energie- und sonstigen Rohstoffen sowie aus geopolitischen Spannungen und Konflikten ergeben – wie dem Russland-Ukraine-Konflikt, den Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie den zunehmenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieselthematik. Nach den uns heute bekannten Informationen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand wesentlicher Konzerngesellschaften oder des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.

Dieser Geschäftsbericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte, insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Preisen für Energie- und sonstige Rohstoffe oder in der Teileversorgung ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die in diesem Geschäftsbericht dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben. Wir aktualisieren zukunftsbezogene Aussagen nicht und übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Geschäftsbericht gemachten zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

# Ausblick für das Jahr 2025

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2025 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2024 etwas schwächeren Dynamik wachsen wird. Die rückläufige Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende Lockerung der Geldpolitik sollten sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie zunehmende Unsicherheiten im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine etwas schwächere Dynamik aufweisen werden als im Berichtsjahr.

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Plötzlich auftretende oder sich verschärfende geopolitische Spannungen und Konflikte könnten darüber hinaus insbesondere zu steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2025 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2025 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das spürbar über dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2025 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen leicht über dem Vorjahresniveau liegen wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2025 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich stark übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt sowie in den USA rechnen wir für 2025 mit einem Verkaufsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2025 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt spürbar steigen wird. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2025 voraussichtlich in der Größenordnung des Vorjahres liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2025 mit einem Verkaufsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres.

Wir erwarten für 2025, dass die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar unter den Vorjahreswerten liegen werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2025 mit einer Nachfrage, die spürbar über dem Niveau des Vorjahres liegen wird, mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2025 – im Zusammenspiel mit der Entwicklung der Fahrzeugmärkte – eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir rechnen damit, dass die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2025 unter herausfordernden Marktbedingungen in der Größenordnung des Vorjahres liegen wird.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus einem Umfeld politischer Unsicherheit, zunehmenden Handelsbeschränkungen und geopolitischen Spannungen, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff-, Energie- und Devisenmärkten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern und das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2025, dass die Umsatzerlöse das Vorjahr um bis zu 5 % übertreffen. Die operative Umsatzrendite für den Konzern wird voraussichtlich zwischen 5,5 und 6,5 % liegen, im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zwischen 6 und 7 %. Für das Segment Nutzfahrzeuge gehen wir bei auf dem Vorjahresniveau liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 7,5 und 8,5 % aus. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir mit bis zu 5 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen und einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4,0 Mrd. €.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2025 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 12 und 13 % liegt. Den Netto-Cashflow des Jahres 2025 erwarten wir zwischen 2 und 5 Mrd. €. Darin enthalten sind sowohl Liquiditätsabflüsse für Zukunftsinvestitionen als auch für Restrukturierungsmaßnahmen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2025 voraussichtlich zwischen 34 und 37 Mrd. € liegen. Es ist unverändert unser Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätspolitik fortzusetzen.

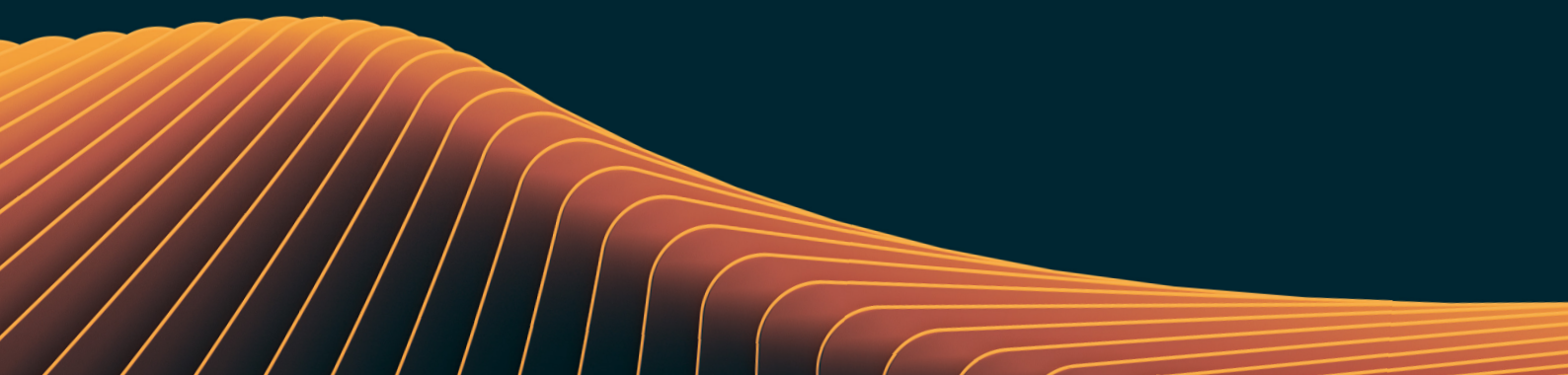
Wolfsburg, 25. Februar 2025
Der Vorstand

# 5

# Nachhaltigkeitsbericht

(Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG.
Teil des zusammengefassten Lageberichts)


**229** Allgemeine Informationen
**255** Umweltinformationen
**255** Einführung in das Umweltmanagement
**264** Klimawandel
**298** Umweltverschmutzung
**311** Wasser
**318** Biologische Vielfalt und Ökosysteme
**327** Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
**345** EU Taxonomie
**362** Sozialinformationen
**362** Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte
**392** Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette
**411** Corporate Citizenship
**416** Kundinnen und Kunden
**426** Informationen zur Unternehmensführung
**444** Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht
**467** Nichtfinanzielle Kennzahlen 2024 der Volkswagen AG

# Allgemeine Informationen

Nachhaltigkeit ist tief im Volkswagen Konzern verankert und fester Bestandteil unserer Konzernstrategie. Mit unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzen wir neue, wichtige und zielorientierte Impulse und verstehen Nachhaltigkeit breit und umfassend – ökologisch, sozial und ökonomisch.

## ÜBER DIESEN NACHHALTIGKEITSBERICHT

Die Volkswagen AG gibt für das Berichtsjahr 2024 eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung (Nachhaltigkeitsbericht) des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG ab. Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung ist in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB aufgestellt. Für den Nachhaltigkeitsbericht wurden für das Berichtsjahr 2024 erstmals die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) vollumfänglich als Rahmenwerk angewendet (Nachhaltigkeitserklärung), da sie den Regelungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) in der Europäischen Union zugrunde liegen.

### Methodische Hinweise zur Anwendung der ESRS

#### Allgemeine Erläuterungen zu den Standards

Die ESRS sind aktuell in zwölf Standards unterteilt. Zwei davon sind übergreifende Standards, in denen Allgemeine Anforderungen (ESRS 1) und Allgemeine Angaben (ESRS 2) festgelegt werden. In weiteren zehn sogenannten Themenstandards werden Themen aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung adressiert:

- Umweltinformationen (Environment, E-Standards): Klimawandel (ESRS E1), Umweltverschmutzung (ESRS E2), Wasser- und Meeresressourcen (ESRS E3), Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4), Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5);
- Sozialinformationen (Social, S-Standards): Arbeitskräfte des Unternehmens (ESRS S1), Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2), Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3), Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4);
- Informationen zur Unternehmensführung (Governance, G-Standard): Unternehmensführung (ESRS G1).

Jeder Standard ist nach sogenannten Angabepflichten aufgebaut, die jeweils spezifische Datenpunktanforderungen enthalten. Für den Volkswagen Konzern relevante Angabepflichten wurden in einer doppelten Wesentlichkeitsanalyse ermittelt. Der Anhang des Nachhaltigkeitsberichts enthält einen detaillierten Index, der Auskunft darüber gibt, in welchem Berichtsteil entsprechende ESRS-Angaben zu finden sind.

#### Berichtsumfang

Der Nachhaltigkeitsbericht der Volkswagen AG wurde auf konsolidierter Basis erstellt. Der Konsolidierungskreis wurde in Anlehnung an den Konzernabschluss ermittelt. Der Bericht umfasst grundsätzlich alle vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Für die Datenerhebung von Umweltinformationen und Informationen zur Unternehmensführung wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

- E-Standards: Daten werden im Wesentlichen für die vollkonsolidierten Produktionsgesellschaften erhoben. Zudem werden die zwei kontrollierten, nicht vollkonsolidierten Gesellschaften Volkswagen Sarajevo d.o.o.,

Vogosca/Bosnien und Herzegowina sowie Audi Formula Racing GmbH, Neuburg an der Donau/Deutschland, in die Betrachtung einbezogen. Darüber hinaus werden für bestimmte Angaben zu Treibhausgasemissionen und Energie sowie Emissionen in Luft und Wasser und biodiversitätssensiblen Gebieten im Wesentlichen die fahrzeug- und komponentenproduzierenden Joint Ventures in China, für die operative Kontrolle besteht, berücksichtigt.

- G-Standard: Für die Angaben unter Korruption und Bestechung, im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung", werden alle kontrollierten Gesellschaften betrachtet. Die kontrollierten Gesellschaften bilden – in Abhängigkeit vom individuellen Risikoprofil gemäß interner Compliance-Risikobewertung (ICRA) – auch den Anwendungsbereich für die Sensibilisierungs- und Trainingsmaßnahmen.

Bei der Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen wurde sowohl die vorgelagerte als auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette betrachtet. Bei der Auswahl von Datenpunkten wurde von der Möglichkeit einer stufenweisen Einführung Gebrauch gemacht.

### Methodische Spezifikationen

Bei der Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts wurden methodische Spezifikationen genutzt.

- Bei der Berichterstattung wurden folgende Zeithorizonte angewendet, sofern nicht anders gekennzeichnet:
  Der kurzfristige Zeithorizont entspricht dem Zeitraum unter einem Jahr nach Abschluss des Berichtsjahres.
  Der mittelfristige Zeithorizont erstreckt sich vom Ende des kurzfristigen Berichtszeitraums bis zu einem Zeitraum von fünf Jahren.
  Der langfristige Zeithorizont umfasst alle Zeiträume, die über fünf Jahre hinausgehen.
- Sofern bei den relevanten Angabepflichten konkrete Umstände im Sinne des ESRS 2 vorliegen, werden diese bei den Datenpunkten kenntlich gemacht.
- Der Nachhaltigkeitsbericht enthält auch einen Index für ESRS-Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben. Dieser ist im Anhang des Nachhaltigkeitsberichts zu finden.

## GESCHÄFTSMODELL, WERTSCHÖPFUNGSKETTE UND STRATEGIE

### Geschäftsmodell und Konzernstruktur

Die Volkswagen AG ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns. Sie entwickelt Fahrzeuge und Komponenten für die Konzernmarken und produziert und vertreibt insbesondere Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge. In ihrer Funktion als Muttergesellschaft hält die Volkswagen AG unmittelbar beziehungsweise mittelbar Beteiligungen an der AUDI AG, der SEAT S.A., der Škoda Auto a.s., der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, der TRATON SE, der Volkswagen Financial Services AG, der Volkswagen Financial Services Overseas AG sowie an zahlreichen weiteren Gesellschaften im In- und Ausland. Ausführliche Angaben können Sie der Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß §§ 285 und 313 HGB entnehmen, die auf der Internetseite www.volkswagen-group.com/investoren abrufbar und die Bestandteil des Jahresabschlusses ist.

Im Sinne von §3 Nr. 38 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) ist die Volkswagen AG ein vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen und unterliegt somit den Regelungen des EnWG. Im Elektrizitätssektor übt die Volkswagen AG gemeinsam in der Gruppe mit Tochterunternehmen die Funktionen Erzeugung und Vertrieb sowie Verteilung von Elektrizität aus. Durch die Beendigung der Kohleverstromung im Heizkraftwerk des Volkswagenwerks Wolfsburg wurden im Geschäftsjahr 2024 Umsatzerlöse von 2,4 Mio. € durch den Verkauf von Steinkohle erzielt.

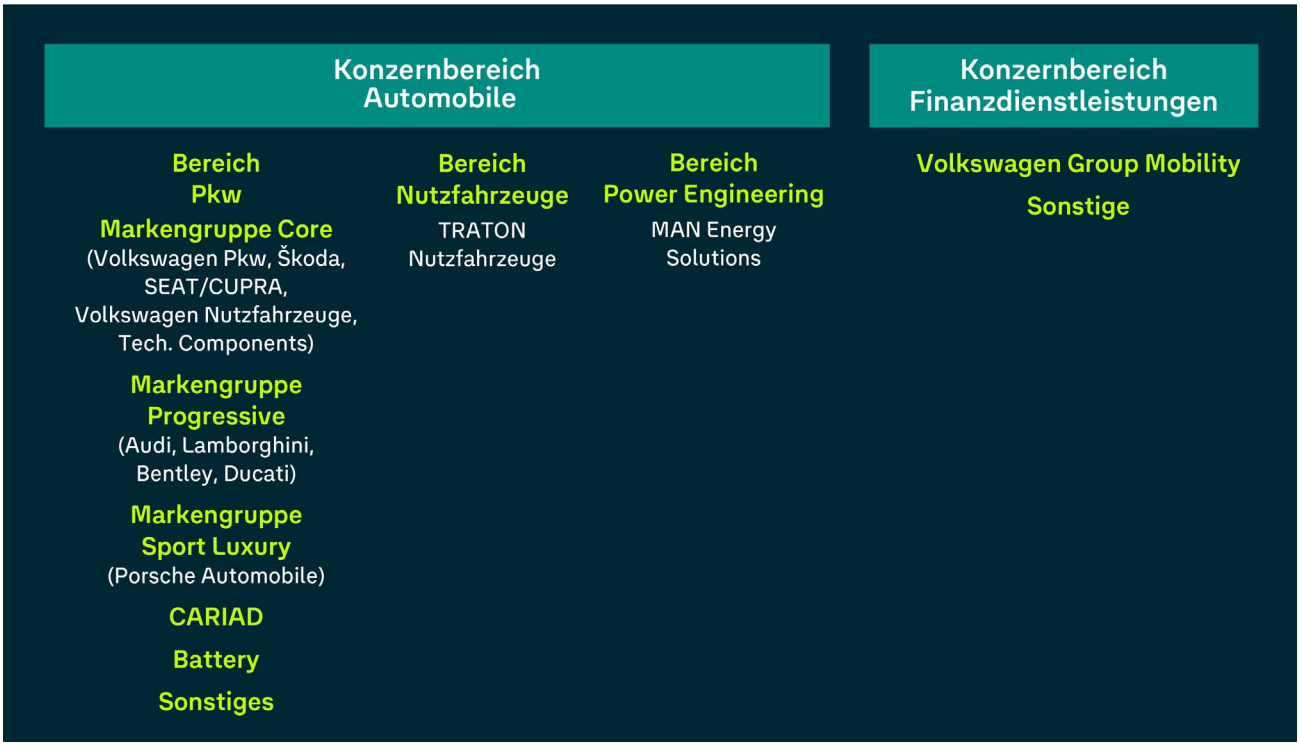
614.082 Beschäftigte arbeiteten zum Ende des Berichtsjahres 2024 beim Volkswagen Konzern. Eine detaillierte Aufstellung nach Regionen findet sich im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte".

Der Volkswagen Konzern ist einer der führenden Mehrmarkenkonzerne der Automobilindustrie. Die Geschäftstätigkeit des Unternehmens umfasst die Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Die signifikanten Produkte des Volkswagen Konzerns umfassen Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering im Konzernbereich Automobile sowie Finanzdienstleistungen.

Unsere Kernmarken im Konzernbereich Automobile sind – mit Ausnahme der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge – in eigenen Gesellschaften rechtlich selbständig.

Der Konzernbereich Automobile umfasst die Bereiche Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering.

Im Bereich Pkw werden im Wesentlichen die Pkw-Marken sowie die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns konsolidiert. Schwerpunkte der Geschäftstätigkeit sind die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren, Fahrzeugsoftware und -batterien, die Produktion und der Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit Originalteilen. Das Produktportfolio erstreckt sich von Kleinwagen bis hin zu Fahrzeugen aus dem Luxussegment. Es beinhaltet auch Motorräder und wird durch Mobilitätslösungen ergänzt.




Der Bereich Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Lkw und Bussen, das Geschäft mit Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Das Angebot im Bereich Nutzfahrzeuge beginnt bei leichten Transportern und erstreckt sich bis hin zu schweren Lkw und Bussen. Die Zusammenarbeit der Nutzfahrzeugmarken wird in der TRATON SE koordiniert.

Im Bereich Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet.

Die Tätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote.
Mit seinen Marken bedient der Volkswagen Konzern vor allem Privat-, Geschäfts- sowie Großkunden und ist auf allen für ihn relevanten Märkten der Welt vertreten, dazu gehören Europa und übrige Märkte, Nord- und Südamerika sowie Asien-Pazifik.

Die Volkswagen AG und der Volkswagen Konzern werden vom Vorstand der Volkswagen AG auf Grundlage der Satzung der Volkswagen AG und der durch den Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand der Volkswagen AG geleitet.

Danach sind die Aufgaben im Vorstand derzeit auf zehn Geschäftsbereiche aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands" sind das: „Technik", „Finanz und Operative Steuerung", „Personal und Markengruppe Trucks", „Integrität und Recht", „Markengruppe Progressive", „Markengruppe Sport Luxury", „China", „IT" sowie „Markengruppe Core". Dabei wird der Geschäftsbereich „Markengruppe Sport Luxury" vom Vorsitzenden des Vorstands in Personalunion geführt.

Den Geschäftsbereichen schließt sich direkt die erweiterte Konzernleitung an, die die Funktionen „Konzern Vertrieb", „Konzern Produktion", „Konzern Beschaffung" und „Konzern Forschung und Entwicklung" umfasst.

Die Aufgabenverteilung des Vorstands beruht auf der vom Aufsichtsrat beschlossenen Geschäftsordnung. Ihre Struktur soll dazu beitragen, dass wesentliche Aufgaben wie Strategie, zentrale Richtungsentscheidungen, Kapitalallokation sowie finanzielle Vorgaben im Fokus des Vorstands stehen. Die Aufgaben der erweiterten Konzernleitung dienen der Synergiehebung im Konzern und der Verbindung der Marken und Geschäftseinheiten. Auf Konzernebene bestehen zu folgenden wesentlichen Themen Vorstandsausschüsse: Produkte, Technologien, Investitionen, Digitale Transformation, Integrität und Compliance, Risikomanagement sowie Führungsfragen. In den Ausschüssen sind neben den jeweils zuständigen Vorstandsmitgliedern auch die Vertretenden der jeweils thematisch relevanten Fachbereiche sowie der involvierten Marken, Markengruppen und Gesellschaften vertreten. Die Ausschüsse und weitere Top-Gremien des Konzerns überarbeiten und optimieren wir stetig, um zu überprüfen, ob sie weiterhin im Einklang mit unserer Konzernstrategie stehen und um die Effizienz ihrer Entscheidungen weiter zu steigern. Dadurch wird zum einen die Komplexität reduziert und zum anderen die Governance im Konzern gestärkt.

Jede Marke des Volkswagen Konzerns wird von einem Markenvorstand geleitet, der die unabhängige und eigenständige Entwicklung sowie den Geschäftsbetrieb der Marke verantwortet. Dabei berücksichtigt er die vom Vorstand der Volkswagen AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben sowie die Übereinkommen in den Markengruppen im Rahmen des gesetzlich Zulässigen. Konzernübergreifende Interessen können so verfolgt und gleichzeitig die markenindividuellen Charakteristika gewahrt und gestärkt werden. Angelegenheiten von konzernweiter Bedeutung werden dem Vorstand der Volkswagen AG vorgelegt, um – im gesetzlich zulässigen Rahmen – eine synergetische Umsetzung zu erreichen. Ein wichtiges Instrument sind dabei Konzernrichtlinien, die vom Konzernvorstand beschlossen werden. Konzernrichtlinien sind Steuerungsmittel mit denen die Volkswagen AG ihre Vorgaben wie zum Beispiel einheitliche Standards und Handlungsrahmen an die Konzerngesellschaften kommuniziert. Die Rechte und Pflichten der gesetzlichen Organe der betreffenden Markengesellschaft bleiben davon unberührt.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden von ihrer jeweiligen Geschäftsleitung in eigener Verantwortung geführt. Dabei berücksichtigen die Geschäftsleitungen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen neben den Interessen der Gesellschaft auch die Interessen des Konzerns, der jeweiligen Markengruppe und der einzelnen Marken.

Wir sind überzeugt, dass durch unsere Unternehmensstruktur, die sowohl die Markengruppen als auch die Technologieplattformen miteinander verbindet, vorhandene Kompetenzen und Skaleneffekte besser genutzt, Synergien systematischer gehoben und Entscheidungen noch schneller getroffen werden können. Klare Verantwortlichkeiten und ein hoher Grad an unternehmerischer Verantwortung in den Markengruppen und Technologieplattformen sind dabei aus unserer Sicht die Grundlage für unseren nachhaltigen Erfolg.

### Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns

Um den Geschäftsbetrieb des Volkswagen Konzerns sicherzustellen, verfügt dieser über eine weit verzweigte und komplexe Wertschöpfungskette. Sowohl vorgelagerte als auch nachgelagerte Prozessschritte dieser Wertschöpfungskette werden zunehmend vertikal in den eigenen Geschäftsbereich integriert.



### Vorgelagerte Wertschöpfungskette

Der vorgelagerte Bereich der Wertschöpfungskette (Upstream) umfasst die Gewinnung von Rohstoffen sowie die Produktion von Komponenten und Bauteilen. Der Volkswagen Konzern pflegt enge Beziehungen zu zahlreichen Lieferanten, die eine Schlüsselrolle bei der Bereitstellung von Rohstoffen und Vorprodukten spielen.

Darüber hinaus betreibt der Konzern eigene Fertigungsstätten und Werke, in denen wesentliche Bauteile wie Motoren, Getriebe und Fahrwerke produziert werden. Durch die Kontrolle über diese wesentlichen Produktionsschritte sollen hohe Qualitätsstandards gewährleistet und gleichzeitig innovative Technologien und Verfahren direkt implementiert werden.

Zusätzlich arbeitet der Volkswagen Konzern eng mit einer Vielzahl von Zuliefernden zusammen, die spezialisierte Komponenten und Dienstleistungen bereitstellen, um die Effizienz und Qualität der Produktion weiter steigern zu können.

### Kerngeschäft

Das Kerngeschäft (Core Business) umfasst folgende zentrale Aktivitäten: die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren, Fahrzeugsoftware- und batterien, die Produktion und den Vertrieb von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw, Bussen und Motorrädern sowie das Geschäft mit Originalteilen, Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten. Besonders relevante Stakeholder in diesem Bereich sind die Beschäftigten sowie der Betriebsrat.

In der Entwicklungsphase investiert der Volkswagen Konzern in fortschrittliche Technologien und innovative Designs mit dem Ziel, hochmoderne und umweltfreundliche Fahrzeuge zu produzieren. Die Fertigung erfolgt in weltweit verteilten Produktionsstätten, die auf Effizienz und Qualität ausgerichtet sind. Effiziente Logistikprozesse sollen eine nahtlose Integration aller Schritte gewährleisten, von der Produktion bis zur Auslieferung, und gleichzeitig zur Reduktion von Emissionen und Kosten beitragen. Der Vertrieb erfolgt über ein globales Netzwerk von Händlern und Vertriebsstellen, die den Kundinnen und Kunden die Fahrzeuge zeitnah und zuverlässig zur Verfügung stellen sollen.

Hier schließt sich die Wertschöpfungskette der Volkswagen Group Mobility mit seiner Palette an Dienstleistungen von Fahrzeugleasing und Fahrzeugfinanzierung, Versicherungen sowie weitere fahrzeugnahe Mobilitätsprodukte an – sowohl für Privatkunden als auch für gewerbliche Einzelabnehmer und Flottenkunden. Darüber hinaus bieten die Händler und Geschäftspartner auch Wartungsverträge an.

### Nachgelagerte Wertschöpfungskette

Der nachgelagerte Bereich der Wertschöpfungskette (Downstream) umfasst die Nutzungsphase des Fahrzeugs sowie das End-of-Life-Management. In dieser Phase spielen die Nutzung der Fahrzeuge und die damit verbundenen Dienstleistungen eine zentrale Rolle. Die Händler und Servicepartner bieten umfangreiche Service- und Reparaturdienstleistungen an und sollen sicherstellen, dass Kundinnen und Kunden stets Zugriff auf qualitativ hochwertige Ersatzteile haben. Hinzu kommt das wachsende Segment der Mobilitätsdienstleistungen, das den Kundenbedürfnissen nach Flexibilität und Komfort Rechnung trägt. Einerseits sind dies Fahrzeugangebote nach Bedarf wie Leasing, Vermietung oder Auto-Abonnements. Andererseits umfasst die Mobilität auf Abruf das sogenannte Ride-Pooling und Ride-Hailing, perspektivisch auch autonom.

Der Konzern plant in den kommenden Jahren das gesamte Ökosystem an Mobilitätsdienstleistungen seiner Marken zu bündeln und den Kundinnen und Kunden über bis zu drei Lebenszyklen eines Fahrzeuges anzubieten. Daraus werden zum einen zusätzliche Erträge über den Lebenszyklus eines Fahrzeuges generiert. Zum anderen fördert es im Kontext Circular Materials den Zugriff auf Rohstoffe der Gebrauchtfahrzeuge, die der Konzern auf seiner Bilanz hält.

Das End-of-Life-Management ist ein integraler Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie des Volkswagen Konzerns. Hierbei stehen das Produkt- und Batterierecycling im Fokus.

Der schnelle Ausbau der Ladeinfrastruktur ist und bleibt eine wichtige Voraussetzung für den Hochlauf der E-Mobilität. Daher treibt der Volkswagen Konzern den Aufbau der Ladeinfrastruktur mit seinen Partnern der Marke Elli in Europa, CAMS in China und Electrify America in Nordamerika voran. Zusätzlich ist der Konzern mit Elli auch im Energiegeschäft aktiv, mit dem Ziel, den Wandel vom Ladeninfrastrukturanbieter zum ganzheitlichen Energieserviceprovider zu vollziehen.

## Konzernstrategie

Schnelllebige globale Megatrends, der rasant fortschreitende technologische Wandel, veränderte Kundenanforderungen sowie nicht zuletzt die weltwirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen und Regulationen stellen die Automobilindustrie vor historische Herausforderungen. Künstliche Intelligenz bietet Möglichkeiten, die bis vor Kurzem noch nicht vorstellbar waren, und bringt Veränderungen in nahezu allen Industrien und Lebensbereichen. Auch die Gesellschaft und ihre Werte befinden sich im Wandel. Das Bewusstsein für unseren Planeten und die Auswirkungen, die unsere Lebensweise auf ihn hat, gewinnen immer mehr an Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund haben wir im Geschäftsjahr 2024 unsere eigene Ausrichtung hinterfragt und die neue Konzernstrategie „The Group Strategy – Mobility for generations" erarbeitet. Die neue Konzernstrategie greift dabei wichtige Themen vorangegangener Strategien auf und entwickelt diese weiter.

Im ersten Schritt wurden die wesentlichen Anforderungen und übergreifende Ziele für die Strategie formuliert. Hierzu gehören Resilienz, um das globale Geschäft in Zeiten geopolitischer Spannungen robust aufzustellen, Adaptivität, um in der Transformation der Mobilitätsindustrie auf Veränderungen zügig reagieren zu können, sowie finanzielle Robustheit, um die erforderlichen Investitionen in Produktinnovationen finanzieren zu können.

### ANFORDERUNGEN UND ÜBERGREIFENDE ZIELE DER STRATEGIE




Hieraus leiten wir unser strategisches Zielbild ab: „The Global Automotive Tech Driver" zu sein. Dies fasst die wesentlichen Handlungsbedarfe für den Volkswagen Konzern in drei Felder zusammen:

- die resiliente Aufstellung in allen relevanten Regionen zur Sicherung globaler Synergien,
- die Neu-Fokussierung der Kompetenzfelder innerhalb der Wertschöpfungskette, auch vermehrt im Zusammenhang mit Partnern
- sowie starke Marken mit profitablen Produkt- und Serviceangeboten, die innerhalb effizienter Markengruppen durch den Konzern gesteuert werden.

## KERNTHEMEN UND IMPERATIVE DER GROUP STRATEGY




Um unser Zielbild „The Global Automotive Tech Driver" zu erreichen, haben wir im Rahmen der Konzernstrategie klar definierte Konzernziele in Form von neun Imperativen definiert, die drei Kernthemen zugeordnet sind:

- Excite customers globally:
  Wir wollen Kundinnen und Kunden weltweit mit einem starken Produktportfolio, attraktiven Serviceangebot im gesamten Kunden- und Produktlebenszyklus und wettbewerbsfähigen Technologien begeistern.
- Unleash our full potential:
  Unser volles Unternehmenspotenzial wollen wir durch bewusstes Entscheiden zwischen Synergien und Umsetzungsgeschwindigkeit, Steigerung der Attraktivität für Talente und Nutzung der Möglichkeiten von künstlicher Intelligenz entfalten.
- Focus on fundamentals:
  Wir fokussieren uns auf ein robustes Unternehmensfundament mit reduzierter Kostenbasis, resilienten Strukturen und verstehen Nachhaltigkeit als Grundmaxime unseres Handelns.

Unsere Nachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist im Kernthema „Focus on fundamentals" als Imperativ „Elevate Sustainability" fest in der Konzernstrategie verankert.

### Konzernnachhaltigkeitsstrategie

Nachhaltigkeit ist tief im Volkswagen Konzern verankert und fester Bestandteil unserer Konzernstrategie. Mit unserer im Geschäftsjahr 2024 vorgestellten Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzen wir neue, wichtige und zielorientierte Impulse. Die Gesellschaft braucht ein Engagement, das einen positiven Mehrwert erzielt, um zu der Regenerationsfähigkeit unseres Planeten beizutragen und für jetzige und zukünftige Generationen eine lebenswerte Zukunft zu gestalten. Wir wollen dazu einen Beitrag leisten und verstehen dabei Nachhaltigkeit breit und umfassend – ökologisch, sozial und ökonomisch. Unsere Vision ist es, ein Mobilitätsanbieter mit positivem Mehrwert für Natur und Gesellschaft zu werden. Wir werden dazu eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit all unseren Stakeholdern anstreben, um zu lernen und uns weiter zu verbessern.

Die Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist dabei für den gesamten Volkswagen Konzern gültig, das heißt für die Konzernstellen, für alle Marken sowie Tochterunternehmen. Auf diese Weise adressieren wir übergreifend unsere Produkte, Dienstleistungen und Stakeholder, welche auf Markenebene auch unsere Kundinnen und Kunden umfassen. Mit regenerate+ wollen wir uns als Volkswagen Konzern differenzieren und ermöglichen gleichzeitig unseren Marken, sich in ihrem spezifischen Marktumfeld zu positionieren.

Gemeinsam folgen wir einer Vision für den Volkswagen Konzern und treiben eine nachhaltige Wertschöpfung voran. Die Transformation ist ein Prozess; wir sind stetig in Bewegung. Dabei überprüfen wir unsere ambitionierten Ziele regelmäßig und passen sie fortlaufend an. Mit der systematischen Umsetzung unserer neuen Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzen wir diesen Weg fort. Die regenerate+ zeichnet sich dabei durch klare Maßnahmen in vier Dimensionen aus: Natur, Unsere Belegschaft, Gesellschaft und Business.

## Dimensionen von regenerate+

### Natur

Der Volkswagen Konzern hat als Mobilitätsanbieter in der gesamten Wertschöpfungskette Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Deshalb ist ein zentrales Ziel der Konzernnachhaltigkeitsstrategie, mehr zu erreichen als nur die Reduktion von Emissionen. Die Vision besteht darin, einen positiven Einfluss auf Menschen und die Umwelt auszuüben sowie mit Hilfe regenerativer Maßnahmen zu einer Wiederherstellung und Verbesserung von Ökosystemen und Lebensbedingungen beizutragen.

#### Klimaschutz: Der Volkswagen Konzern will ein bilanziell $CO_2$-neutrales Unternehmen werden

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen und richtet seine eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell $CO_2$-neutrales Unternehmen zu sein. Das Zwischenziel: Bis 2030 soll sich der $CO_2$-Fußabdruck in der Nutzungsphase unserer Pkw und leichten Nutzfahrzeuge um 30 % (gegenüber 2018) pro gefahrenem Kilometer verringern.

Die Produktionsstandorte weltweit sollen zudem bis 2040 bilanziell $CO_2$-neutral sein – 10 Jahre früher als ursprünglich geplant. Dafür sollen u.a. die Treibhausgasemissionen bis 2040 im Vergleich zu 2018 um 90 % reduziert werden. Das will der Volkswagen Konzern zum Beispiel durch die Umstellung der Energieversorgung und Steigerung der Energieeffizienz erreichen. So soll bis 2030 der externe Strombezug aller Standorte zu 100 % aus $CO_2$-neutralen Quellen stammen. Derzeit stammt der externe Strombezug der europäischen Werke bereits zu 100 % aus erneuerbaren Energien.

Im Rahmen der „Zero Impact Factory" verfolgen wir das konkrete Ziel, die absoluten negativen Umweltauswirkungen unserer Produktionsstandorte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Komponenten gegenüber 2018 stufenweise um 37,5 % bis 2030, um 68,8 % bis 2040 und anschließend weiter in Richtung bilanzieller Neutralität im Jahr 2050 zu reduzieren. So wurden bisher im Vergleichszeitraum 2010 bis 2024 die CO2-Emissionen um 62,8 % und der Energiebedarf um 21,5 % je produziertem Fahrzeug reduziert. Weiterhin verringerte sich der Wasserverbrauch um 27,1 %, das Abfallaufkommen um 79,4 % und die VOC-Emissionen um 67,5 % pro Fahrzeug.

#### Ressourcen: Der Volkswagen Konzern arbeitet daran, den Bedarf an primären Rohstoffen fortlaufend zu reduzieren

Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie soziale und ökologische Folgen des Rohstoffabbaus machen die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Dabei steht vor allem die Ressourcenschonung im Fokus. Der Volkswagen Konzern hat sich hierzu erstmals konzernweit Ambitionen gesetzt. Wir streben zudem an bis zum Jahr 2040 in unseren Produkten 40 % Materialien aus Recyclingprodukten einzusetzen.

Bereits jetzt sind in der gesamten ID.-Familie Dachhimmel, Stoffe, Teppiche, Sitze, Türverkleidungen und Dekorflächen aus recycelten Materialien, beispielweise Sitzbezüge aus Garn aus Meereskunststoffen und recycelten PET-Flaschen.

#### Ökosystem: Der Volkswagen Konzern fördert die Artenvielfalt

Die Herstellung und der Betrieb unserer Fahrzeuge haben durch Emissionen, Flächenverbrauch und Transport einen Einfluss auf die Biodiversität. Diesem Einfluss wollen wir entgegenwirken, indem wir daran arbeiten, unsere Landnutzung zu reduzieren und so einen Mehrwert für die Natur und die Verbesserung der Artenvielfalt zu erzielen. Wir streben an, die Biodiversität auch an den Produktionsstandorten und innerhalb der Lieferkette zu erhöhen.

Der Volkswagen Konzern ist sich seiner Verantwortung bewusst. Wir unterstützen weltweit Naturschutzprojekte und engagieren uns seit 2007 für den Schutz und Erhalt der biologischen Vielfalt. Als Gründungsmitglied der Initiative Biodiversity in Good Company e. V. erkennen wir die drei Ziele des internationalen

Übereinkommens über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity – CBD) an. Wir haben zudem entsprechende Handlungsfelder definiert, um im Rahmen unseres wirtschaftlichen Handelns unseren Beitrag zum Erreichen dieser Ziele zu leisten. Darüber berichten wir alle zwei Jahre in unserem Fortschrittsbericht.

Zusätzlich wollen wir die Biodiversität fördern, indem wir beabsichtigen, ab 2025 für externe Projekte einen Biodiversitätsfonds mit bis zu 25 Mio. € pro Jahr aufzulegen. Die Auswahl der zu unterstützenden Projekte soll ein unabhängiges Entscheidungsgremium übernehmen.

## Unsere Belegschaft

Der Volkswagen Konzern ist ein sozialer Arbeitgeber. Wir stehen für eine vielfältige, inklusive und diskriminierungsfreie Kultur. Durch faire Löhne tragen wir an unseren Standorten zur Sicherung des Lebensstandards unserer Beschäftigten bei. Wir investieren umfassend in die Qualifizierung, Sicherheit und Gesundheit unserer Beschäftigten.

### Kultur: Der Volkswagen Konzern fördert eine vielfältige, inklusive und diskriminierungsfreie Kultur

Im Volkswagen Konzern lehnen wir Diskriminierung in jeder Form ab. Wir fördern das partnerschaftliche Verhalten am Arbeitsplatz und engagieren uns für Inklusion. Wir sind überzeugt, dass Integrität und Compliance nur in einer angstfreien Kultur gelebt werden können, und wir schaffen hierfür die Voraussetzungen. Ein besonderes Anliegen ist uns die Erhöhung des Frauenanteils auf allen Ebenen der Belegschaft. Als ein traditionell von Ingenieuren und technischen Fachkräften dominiertes Unternehmen stehen wir wie alle Automobilunternehmen vor besonderen Herausforderungen. Bis zum Jahr 2025 soll der Frauenanteil im Management auf über 20 % gesteigert werden.

Wichtig ist uns Vielfalt aber auch im Hinblick auf Kultur, Herkunft und Muttersprache. Wir messen jährlich den Internationalisierungsgrad im Top Management des Volkswagen Konzerns und unser Ziel ist es diesen kontinuierlich zu steigern.

### Belegschaft: Der Volkswagen Konzern möchte ein einzigartiger Arbeitgeber sein und Teams zum Erfolg führen

Die Transformation der Automobilindustrie macht die Arbeit in einem Unternehmen wie dem Volkswagen Konzern facettenreicher und interessanter: Coding tritt neben klassische Ingenieurstätigkeiten, künstliche Intelligenz entlastet die Beschäftigten von Routinetätigkeiten, und neben physische Produkte treten mehr und mehr digitale Geschäftsmodelle. Im Volkswagen Konzern möchten wir diese Vorteile ausspielen, um allen Beschäftigten ein einzigartiges Arbeitserlebnis zu ermöglichen. Wichtig ist uns, dass beim Wandel alle mithalten können. Deswegen investieren wir umfangreich in Qualifizierung. Bis zum Jahr 2030 streben wir jährlich 30 Qualifizierungsstunden pro Beschäftigten an.

### Arbeitsschutz und Gesundheitsprävention: Der Volkswagen Konzern steht für exzellenten Gesundheits- und Arbeitsschutz

Die Gewährleistung eines sicheren und gesunden Arbeitsumfelds ist nicht nur wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Unternehmensführung, sondern auch die Basis für individuelles Wohlbefinden, gute Arbeitsergebnisse und eine funktionierende Zusammenarbeit. Wir werden in den kommenden Jahren unsere Präventionsangebote für die Beschäftigten weiter ausbauen. Der Volkswagen Konzern setzt auf präventive Ansätze, um die physische und psychische Gesundheit und das Wohlergehen der Beschäftigten zu fördern. Auch im Bereich der Unfallstatistik ist unser Ziel, eine Unfallhäufigkeitsrate durchgängig für alle Marken und Gesellschaften auf einem führenden Niveau zu etablieren. Zur systematischen Steuerung und Qualitätssicherung unserer Aktivitäten im Bereich Gesundheit und Sicherheit sollen sich alle Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns mit mehr als 1.000 Beschäftigten bis 2026 nach der Norm ISO 45001 zertifizieren lassen.

## Gesellschaft

Der Volkswagen Konzern hat als einer der größten Automobilhersteller der Welt eine große Verantwortung gegenüber seinen Partnern, Stakeholdern und der Gesellschaft. Es geht uns nicht nur darum, dieser Verantwortung und Rolle gerecht zu werden, sondern darüber hinaus eine positive Wirkung zu erzeugen. Der ganzheitliche Ansatz von regenerate+ bildet die Basis, um gemeinsam mit den Partnern und Stakeholdern die Nachhaltigkeit voranzubringen.

### Lieferkette: Der Volkswagen Konzern gestaltet verantwortungsvolle und nachhaltige Lieferketten

Der Volkswagen Konzern verfolgt das Ziel, nachhaltige Mobilität für kommende Generationen zu ermöglichen. Dazu gehört es, unserer rechtlichen, sozialen und ökologischen Verantwortung nicht nur im eigenen Konzern, sondern auch in unserer Lieferkette gerecht zu werden. Diese umfasst mehr als 63.000 Lieferantenstandorte in 96 Ländern weltweit. Es gilt, die Lieferkette des Volkswagen Konzerns verantwortungsvoll zu gestalten, dabei nicht nur Risiken zu minimieren, sondern einen positiven Beitrag für alle Partner zu erzielen.

Die Ambition ist es, bis 2040 ausweisen zu können, dass umsatzbasiert über 95 % der Lieferanten ein positives Sustainability Rating (S-Rating) haben.

### Kundinnen und Kunden & Stakeholder: Der Volkswagen Konzern ist ein verlässlicher Partner

Der Volkswagen Konzern ist heute ein vertrauenswürdiger Partner und will das auch in Zukunft sein. Die Basis dafür ist nicht nur die lange Tradition, sondern auch das klare Bekenntnis zur Bereitstellung nachhaltiger Mobilität von morgen.

Als global agierendes Unternehmen wirken sich unsere Geschäftsaktivitäten auf das Leben einer Vielzahl unterschiedlicher Menschen aus. Wir sehen es als unsere Verantwortung an, im Austausch mit unseren Stakeholdern den Rahmen für unser wirtschaftliches Handeln aktiv mitzugestalten. Dafür steht ein kontinuierlicher Dialog, offen gestaltet und geprägt durch konstruktiven und kritischen Austausch mit allen Stakeholdern. Der Fokus liegt auf den Beziehungen, dem Verständnis für Bedürfnisse und einer engen Zusammenarbeit zum gegenseitigen Nutzen. Ziel des Dialogs ist es, Verbindungen zu vertiefen, Vertrauen zu fördern und dauerhafte Partnerschaften zu schaffen.

### Gesellschaftliches Engagement: Der Volkswagen Konzern steigert die positive gesellschaftliche Wirkung

Die Gesellschaft ist ein Teil des Volkswagen Konzerns und dieser ist ein Teil der Gesellschaft. Das bringt auch die Verantwortung mit sich, positiv zu wirken – an den Standorten und über diese hinaus. Um dieses Ziel zu erreichen, unterstützt der Volkswagen Konzern verschiedene Projekte durch Spenden. Auch das direkte Engagement der Beschäftigten im Rahmen von Freiwilligenarbeit zahlt auf dieses Ziel ein. Mit der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ bündeln wir die Aktivitäten unter dem Begriff Societal Impact und bringen sie mit dem Rahmen des ganzheitlichen Nachhaltigkeitsansatzes in Einklang.

Das Hauptaugenmerk unserer Aktivitäten im Bereich Societal Impact liegt auf der Unterstützung von Corporate-Citizenship-Projekten in Form von Zukunfts-, Umwelt-, Bildungs- und Gemeinschaftsprojekten an vielen unserer Standorte auf der ganzen Welt. Neben Spenden des Konzerns, unserer Gesellschaften und der Beschäftigten plant der Volkswagen Konzern, 2025 einen neuen Sustainability-Impact-Fonds mit bis zu 20 Mio. € pro Jahr für Nachhaltigkeitsprojekte einzurichten, um das gesellschaftliche Wirken zu verbessern.

## Business

Das Geschäftsmodell des Volkswagen Konzerns wird durch den ganzheitlichen Ansatz von regenerate+ weiter vorangetrieben. Neue Geschäftsfelder, neue Produkte, Services und Finanzierungsmodelle sind dabei impulsgebend. Auch mit Investoren am Kapitalmarkt richtet der Volkswagen Konzern seine Geschäftsaktivitäten an seinem Nachhaltigkeitsansatz aus.

### Umsatz: Der Volkswagen Konzern nutzt und fördert nachhaltigkeitsorientierte Geschäftsfelder

Nachhaltigkeits- und klimaschutzbezogene Geschäftsaktivitäten sind für den Volkswagen Konzern von zentraler strategischer und operativer Bedeutung. Sie bilden eine wichtige Säule der ambitionierten Konzernnachhaltigkeitsstrategie. Entsprechend groß ist die Wirkung bei allen Investitionsentscheidungen.

Nachhaltigkeit wird weiterhin ein Leitmotiv für das wirtschaftliche Handeln sein und wird zudem noch mehr an Relevanz gewinnen. Treiber hierfür sind die zunehmend wahrnehmbaren Folgen des Klimawandels, das geschärfte Kundenbewusstsein hin zu einer nachhaltigen Lebensweise und nicht zuletzt selbstverpflichtende Rahmenbedingungen wie zum Beispiel das Pariser Klimaschutzabkommen.

Zentral für die Reduktion von durch den Straßenverkehr verursachten Emissionen ist die Elektromobilität. 2024 lag der BEV-Anteil des Volkswagen Konzerns bei 8,3 % (im Vorjahr: 8,3 %). 2030 soll der Anteil weltweit bei 50 % liegen. Das Hochfahren der Produktion ist ein Prozess, den der Volkswagen Konzern kontinuierlich überprüft und anpasst.

Mit MAN Energy Solutions bieten wir zudem Technologien an (zum Beispiel für Carbon Capture & Storage, Wärmepumpen oder mit Future Fuels betriebene Großmotoren), die maßgeblich zur Dekarbonisierung von Schlüsselindustrien beitragen.

Darüber hinaus investiert der Volkswagen Konzern seit 2023 auch über einen Venture-Capital-Fonds zusätzlich in die Dekarbonisierung innerhalb und außerhalb des Konzerns. Der Venture-Capital-Fonds wurde mit einem Anker-Investment von 300 Mio. USD aufgesetzt, um Innovation und Technologien in der Dekarbonisierung entlang der Wertschöpfungskette von Mobilität zu beschleunigen.

#### Finanzierung: Der Volkswagen Konzern stärkt und intensiviert nachhaltige Finanzierungen

Als einer der großen Akteure der weltweiten Automobilindustrie ist es unser Ziel, nachhaltigkeitsorientierte Finanzierung aktiv mitzugestalten.

Bis 2030 strebt der Volkswagen Konzern an, mindestens 30 % des ausstehenden Anleihevolumens über Grüne Anleihen (Green Bonds) zu finanzieren. Bis 2040 will der Volkswagen Konzern den Anteil auf 50 % ausbauen. Um diese Ziele zu erreichen, wird schon heute die Mehrheit des jährlichen Anleihe-Emissionsvolumens in Euro im sogenannten grünen Format beziehungsweise im Rahmen des Klassifizierungssystems der EU-Taxonomie begeben.

## INTERESSEN UND STANDPUNKTE DER STAKEHOLDER

Als international tätiges Unternehmen beeinflussen unsere Geschäftsaktivitäten das Leben vieler unterschiedlicher Menschen. Ein entsprechend ausgerichtetes Stakeholder-Engagement ist daher unerlässlich, um die wesentlichen Handlungsfelder der Konzernnachhaltigkeitsstrategie zu bestimmen und die steigenden und sich verändernden Erwartungen der Stakeholder frühzeitig wahrzunehmen. Unter Stakeholder-Engagement versteht der Volkswagen Konzern die Verpflichtung, mit Interessens- und Anspruchsgruppen der Gesellschaft systematisch und kontinuierlich in den Austausch zu gehen, ihnen aktiv zuzuhören und ihren Input bei der Weiterentwicklung unserer Strategien zu berücksichtigen. Das Ziel ist ein offener, konstruktiver und auch kritischer Austausch mit den in der Grafik aufgeführten Stakeholder-Gruppen. Wir streben an, ihre Anforderungen und Erwartungen an uns zu verstehen, mit ihnen zentrale Themen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ zu diskutieren sowie deren Verknüpfung mit der Konzernstrategie und deren Umsetzung zu erörtern.




Stakeholder sind definiert als Einzelpersonen, Gruppen oder Organisationen, die den Verlauf oder das Ergebnis von unternehmerischen Entscheidungen beeinflussen oder von ihnen beeinflusst werden. Der Volkswagen Konzern hat für sich zehn Gruppen als wichtigste Stakeholder-Gruppen identifiziert. Im Zentrum des Stakeholder-Netzwerks stehen die Beschäftigten sowie Kundinnen und Kunden. Darüber hinaus wurden auf Basis einer kontinuierlichen Stakeholder-Analyse acht weitere Gruppen identifiziert. Ein stetiger Austausch zwischen internen und externen Stakeholder-Gruppen ist für den Volkswagen Konzern wichtig. Der Aufsichtsrat und der Betriebsrat fungieren in diesem Kontext nicht nur als Kontroll- und Beratungsgremien, sondern auch als Schnittstellen zwischen internen und externen Stakeholdern. Der Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns wird als Überwachungsorgan über die Standpunkte und Interessen der jeweils betroffenen Stakeholder in Bezug auf nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen im Rahmen der gesetzlichen und vom Aufsichtsrat festgelegten Berichtspflichten regelmäßig informiert. Er ist insbesondere in Entscheidungen mit grundlegender Bedeutung für das Unternehmen über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden. Er ist paritätisch besetzt, das heißt die Hälfte der Mitglieder sind Arbeitnehmervertreter. Interessen, Standpunkte und Rechte der eigenen Beschäftigten sind somit auf höchster Ebene im Konzern vertreten.

Der Volkswagen Konzern integriert die Interessen seiner Kundinnen und Kunden in seine Strategie und sein Geschäftsmodell, indem er seine Marken auf Kundenzentrierung, Innovation und Nachhaltigkeit ausrichtet. Die Marken und Regionen verfügen über eigene Stakeholder-Engagement-Strategien und streben an, beispielsweise durch Kundenbefragungen und Marktforschung sicherzustellen, dass ihre Produkte- und Dienstleistungen den Erwartungen der Kundinnen und Kunden entsprechen.

Aufgabe des Volkswagen Konzerns ist es, die Aktivitäten in einem ganzheitlichen Rahmen zusammenzuführen und zu koordinieren. Dieser Rahmen umfasst:

- das Stakeholder-Engagement auf Konzernebene mit spezifischen Formaten und dem Fokus auf konzernweit relevanten Stakeholdern
- die Beratung und Koordination der Marken und Regionen bei der Umsetzung ihrer Stakeholder-Engagement-Aktivitäten
- die Durchführung regelmäßiger Stakeholder-Analysen und -Befragungen.

Im Berichtsjahr hat der Volkswagen Konzern die Stakeholder-Engagement-Strategie zu einer Relationship-Strategie weiterentwickelt. Hierzu wurden neue Formate eingeführt, die die Möglichkeit für einen noch interaktiveren und transparenteren Austausch zu wichtigen unternehmensstrategischen und gesellschaftsrelevanten Nachhaltigkeitsthemen schaffen, damit die Anregungen und Empfehlungen der Stakeholder künftig noch besser aufgenommen werden können. Das Stakeholder-Engagement des Volkswagen Konzerns richtet sich übergeordnet anhand der Konzernstrategie aus. Darüber hinaus werden Stakeholder-Interessen zu nachhaltigkeitsrelevanten Themen von den jeweils verantwortlichen Fachfunktionen berücksichtigt. Weiterführende Angaben finden sich hierzu in den relevanten Themenstandards insbesondere in den Berichtskapiteln zu den Sozialinformationen.

Der Volkswagen Konzern hat gemäß den Anforderungen der ESRS eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse vorgenommen – im Folgenden auch Wesentlichkeitsanalyse genannt. Eine detaillierte Beschreibung hierzu befindet sich unter dem Abschnitt „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“. Im Rahmen der Entwicklung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ flossen Inhalte und Themen aus der Wesentlichkeitsanalyse routinemäßig in die Ausrichtung unserer Dialogaktivitäten sowie in andere Formate wie die Reputationsstudie ein. Diese wurde zwischen 2017 und 2023 jährlich durchgeführt, um regelmäßig potenzielle Auswirkungen auf die Stakeholder-Interessen beziehungsweise Konzernstrategie abzuleiten und im weiteren Prozess der Strategieentwicklung zu berücksichtigen. Aufgrund sich verändernden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen wurde sowohl die Reputationskennzahl als auch die Studie im Jahr 2024 grundsätzlich überarbeitet und für die erneute Erhebung im Jahr 2025 neu ausgerichtet. Sie leistet einen entscheidenden Beitrag zur Verankerung des Stakeholder-Engagements in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie und wird durch die Kennzahl Global Reputation ab 2025 für den Konzern erhoben und im Rahmen weiterer Kennzahlen der regenerate+ gegenüber dem Vorstand und Aufsichtsrat berichtet. Die Erhebung dieser Kennzahl ermöglicht eine ganzheitliche Perspektive von Einstellungen und Meinungen zum Unternehmen und lässt erkennen, ob und wie sich die Bewertungen über den Zeitverlauf verändern.

Die Austauschformate orientieren sich an den jeweiligen Interessensgruppen und reichen von jährlichen Stakeholder-Dialogen zur strategischen Ausrichtung und Entwicklung des Konzerns bis zu anlassbezogenen Austauschformaten über aktuelle Themen aus Wirtschaft, Gesellschaft und Politik.

Die Veröffentlichung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ wurde durch eine Stakeholder-Engagement-Kampagne begleitet, um mit den Zielgruppen in den direkten Dialog zu treten. Dies umfasst auch die Stakeholder-Gruppe der Beschäftigten. Diese können sich anhand einer spezifischen Informationsplattform im Intranet, veröffentlichter Artikel, Präsentationen sowie durch digitale Informationsveranstaltungen über die Inhalte der neuen Strategie informieren. Die Beschäftigten konnten zudem über E-Mail, Kontaktformulare oder direkte Rückmeldungen in den Veranstaltungen ihre Fragen stellen beziehungsweise Interessen bekunden.

Auch die Interessen und Standpunkte von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie Konzepte im Bereich Corporate Citizenship werden durch die umfassende Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ im gesamten Konzern integriert. Das Projekt- und Stakeholder-Management zum Thema Societal Impact, inklusive der Unterthemen Corporate Citizenship und Spenden, erfolgt dabei vor Ort und liegt in der Verantwortung der jeweils zuständigen Einheiten. Dies umfasst ebenfalls die Standpunkte und Interessen betroffener Gemeinschaften.

Eine Beschreibung der Integration des Themas Menschenrechte im Volkswagen Konzern erfolgt im Rahmen des Compliance Management Systems zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitsarbeitskräfte“ sowie des Responsible Supply Chain Systems im Kapitel „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“.

Im Oktober 2024 fand in Berlin das „The Group Sustainability Forum“ statt, bei dem ein intensiver Dialog zur Konzernnachhaltigkeitsstrategie sowie der Stakeholder-Interessen mit Vertretenden aus Wissenschaft, NGOs, Industrie und weiterer Stakeholder geführt wurde.

Im Rahmen der Dialogveranstaltung und im Kontext der Überarbeitung des Stakeholder-Engagements wurde der unabhängige Konzern Nachhaltigkeitsbeirat sowohl in seiner Art als auch in der Zusammensetzung neu ausgerichtet. Die ersten beiden Amtszeiten des Nachhaltigkeitsbeirats waren im Wesentlichen auf die Themen Reputation und gesamtheitliche strategische Ausrichtung des Unternehmens fokussiert. Das neue Konzept zielt nun darauf ab, die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten und relevanten Themen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie zu hinterfragen und gemeinsam weiterzuentwickeln. Der neue Nachhaltigkeits-

beirat besteht aus jeweils einer Gruppe fachkundiger Personen pro Dimension der regenerate+. In sogenannten „Sustainability Practice Groups" arbeiten je drei ausgewählte und unabhängige externe Expertinnen und Experten mit drei Internen aus dem Konzern zusammen und entwickeln die strategischen Themen gemeinsam weiter. Durch dieses neue Format kann sichergestellt werden, dass Rückmeldungen und Impulse zur Strategie beziehungsweise den Initiativen des Volkswagen Konzerns ihren Weg in die kontinuierliche Weiterentwicklung eben dieser finden. Der neue Nachhaltigkeitsbeirat hat zudem die Möglichkeit, die Ergebnisse seiner Arbeit, sowie Impulse in regelmäßigen Abständen in Gesprächen und Austauschformaten an den Konzern Vorstand zu adressieren.

Die zwölf externen Mitglieder des Beirats sind wie folgt auf die vier Dimensionen der regenerate+ verteilt:

### NATUR

**DR. FRAUKE FISCHER**
Agentur Auf!
Universität Würzburg
Fachgebiet: Biodiversität
Regionaler Schwerpunkt: Deutschland; Afrika

**REBECCA TAUER**
WWF Deutschland
Fachgebiet: Kreislaufwirtschaft
Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

**DR. JULIAN ZUBER**
GermanZero e. V.
Fachgebiet: Klimagesetzgebung
Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

### UNSERE BELEGSCHAFT

**DR. JOEL HARTTER**
Parallel Labs
University of Colorado
Fachgebiet: Menschenzentrierte Strategien
Regionaler Schwerpunkt: USA

**CHRISTINA SCHILDMANN**
Hans-Böckler Stiftung
Fachgebiet: Arbeit der Zukunft
Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

**HANNAH ZOLLER**
University of Labour
Fachgebiet: Betriebliche Weiterbildung
Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

### GESELLSCHAFT

**ARON CRAMER**
BSR
Fachgebiet: Unternehmerische Verantwortung
Regionaler Schwerpunkt: USA

**LAURA-KRISTINE KRAUSE**
Yale University
More in Common e. V.
Fachgebiet: Sozialer Zusammenhalt
Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

**MARCIN PIERSIAK**
Alliance for Responsible Mining
Fachgebiet: Nachhaltige Beschaffung
Regionaler Schwerpunkt: Kolumbien; Europa; Afrika

### BUSINESS

**ROSALINE MAY LEE**
Rensselaer Polytechnic Institute
Fachgebiet: Transformation & Innovation
Regionaler Schwerpunkt: USA; China

**WILLIAM TODTS**
Transport & Environment
Fachgebiet: Nachhaltige Mobilität
Regionaler Schwerpunkt: Belgien; Europa

**JEAN-LOUIS WARNHOLZ**
Future Inc.
Fachgebiet: Zukunftsstrategien; Finanztechnologie
Regionaler Schwerpunkt: USA

## INFORMATIONEN ZU VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

### Zusammensetzung und Diversität des Vorstands

Gemäß § 6 der Satzung der Volkswagen AG setzt sich der Vorstand aus mindestens drei Personen zusammen. Zum 31. Dezember 2024 bestand der Vorstand aus neun Mitgliedern.

Bei der Zusammensetzung des Vorstands berücksichtigt der Aufsichtsrat verschiedene Aspekte, darunter auch Vielfalt und Diversität. Unter Vielfalt als Abwägungsgesichtspunkt versteht der Aufsichtsrat insbesondere unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung der Geschlechter. Dabei beachtet der Aufsichtsrat insbesondere auch folgende Gesichtspunkte:

- Die Vorstandsmitglieder sollen über langjährige Führungserfahrung verfügen.
- Die Vorstandsmitglieder sollen, wenn möglich, Erfahrung aus unterschiedlichen Ausbildungen und Berufen mitbringen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über technischen Sachverstand, insbesondere über Kenntnisse und Erfahrungen in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art und sonstigen technischen Erzeugnissen, sowie über internationale Erfahrung verfügen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Forschung und Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung sowie Recht und Compliance verfügen.
- Unter den Vorstandsmitgliedern soll eine hinreichende Altersmischung vorhanden sein.
- Es wird angestrebt, einen Frauenanteil zu erreichen, der die gesetzliche Mindestanzahl übersteigt. Nach dem Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz II, FüPoG II), gilt für die Volkswagen AG zwingend ein Beteiligungsgebot, dem zufolge mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands sein müssen. Aktuell beträgt die Frauenquote im Vorstand 11,1 %.

Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverstand, Erfahrungen, Auffassungen, Vertretung der Geschlechter sowie Alter der Vorstandsmitglieder ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der Volkswagen AG zu fördern. Diese Vielfalt soll die Vorstandsmitglieder insbesondere in die Lage versetzen, für innovative Ideen aufgeschlossen zu sein, da sie gleichgerichtetem Denken der Mitglieder, dem sogenannten „Gruppendenken", entgegenwirkt. Sie soll auf diese Weise zu einer erfolgreichen Führung des Unternehmens beitragen. Die genannten Anforderungen zur Zusammensetzung des Vorstands sollen gewährleisten, dass dieser über Erfahrungen verfügt, die für die Konzernbereiche, Produkte und geografischen Standorte des Volkswagen Konzerns relevant sind.

### Zusammensetzung und Diversität des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur Hälfte aus Vertretenden der Anteilseigner. Das Land Niedersachsen ist nach § 11 Abs. 1 der Satzung der Volkswagen AG berechtigt, zwei dieser Vertretenden der Anteilseigner zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15 % der Stammaktien der Gesellschaft hält. Die übrigen Vertretenden der Anteilseigner im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung gewählt. Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Arbeitnehmervertretern. Diese werden nach dem Mitbestimmungsgesetz von den Arbeitnehmern gewählt. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind von den Beschäftigten gewählte Arbeitnehmer. Die anderen drei Vertreter der Arbeitnehmer sind von den Beschäftigten gewählte Gewerkschaftsvertreter.

Um seine Kontroll- und Beratungsaufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen zu können, muss der Aufsichtsrat als Gesamtgremium über die hierfür erforderliche Expertise verfügen, das heißt Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen. Dazu müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sein, in dem die Gesellschaft tätig ist – also der Automobilbranche –, und die Geschäfte, die die Gesellschaft betreibt, beurteilen können. Dazu gehören insbesondere Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen im Bereich der Transformation der Automobilindustrie, etwa mit Blick auf die Themen Elektromobilität und Mobilitätsdienstleistungen. Zudem sollen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit über Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen verfügen. Das betrifft zum Beispiel Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen mit Blick auf Ressourcen, Lieferketten, Energieversorgung, Corporate

Social Responsibility, nachhaltige Technologien und entsprechende Geschäftsmodelle. Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse können entscheiden, dass bei Bedarf Sachverständige und Auskunftspersonen zur Beratung über einzelne Gegenstände, wie auch ESG-Fragen, hinzugezogen werden: Weiterführende Informationen zu den Qualifikationen des Aufsichtsrats finden sich in der Qualifikationsmatrix in der „Konzernerklärung zur Unternehmensführung". Die Zuordnung der Kompetenzen basiert auf einer Selbsteinschätzung des jeweiligen Aufsichtsratsmitglieds.

Bei der Suche nach qualifizierten Persönlichkeiten, die den Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit bestmöglich mit Fach- und Führungskompetenzen verstärken würden, wird auf Vielfalt geachtet. Dazu sind insbesondere Aufsichtsrat und Nominierungsausschuss im Rahmen ihrer Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Vertretenden der Anteilseigner berufen. Bei der Vorbereitung solcher Wahlvorschläge soll im Einzelfall gewürdigt werden, inwiefern eine Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Aufsichtsratsmitglieder, unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter der Aufsichtsratsarbeit zugutekommen. Im Aufsichtsrat sollten breit gefächerte Erfahrungswerte und unterschiedliche Spezialkenntnisse vertreten sein. Zudem sollte der Aufsichtsrat insgesamt über eine umfassende Meinungs- und Kenntnisvielfalt verfügen, um ein gutes Verständnis des aktuellen Stands sowie der längerfristigen Chancen und Risiken im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit des Unternehmens entwickeln zu können. Der Aufsichtsrat empfiehlt auch den Arbeitnehmervertretungen und Gewerkschaften, die bei Wahlen von Arbeitnehmervertretern ein Vorschlagsrecht haben, sowie dem Land Niedersachsen im Rahmen seines Rechts zur Entsendung von Aufsichtsratsmitgliedern, die Vorgaben des Aufsichtsrats zu seiner Zusammensetzung zu berücksichtigen. Dasselbe gilt für Personen, die im Rahmen einer eventuell erforderlichen gerichtlichen Ersatzbestellung ein Antragsrecht haben. Die genannten Anforderungen zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats sollen auch sicherstellen, dass das Gesamtgremium über relevante Erfahrung im Bereich der Geschäftstätigkeit und geografischen Standorte des Volkswagen Konzerns verfügt. Bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats wird auch auf die Unabhängigkeit der Mitglieder geachtet. Nach der Definition der ESRS sind in der aktuellen Besetzung des Aufsichtsrats die 10 Arbeitnehmervertreter sowie 5 Anteilseignervertreter unabhängig, was zu einem prozentualen Anteil von 75 % führt.

Nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz, FüPoG) gilt für den Aufsichtsrat eine gesetzlich vorgeschriebene Quote von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern. Aktuell gehören dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG insgesamt 40 % Frauen an.

### Nachhaltigkeitsbezogene Aspekte im Vergütungssystem der Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG

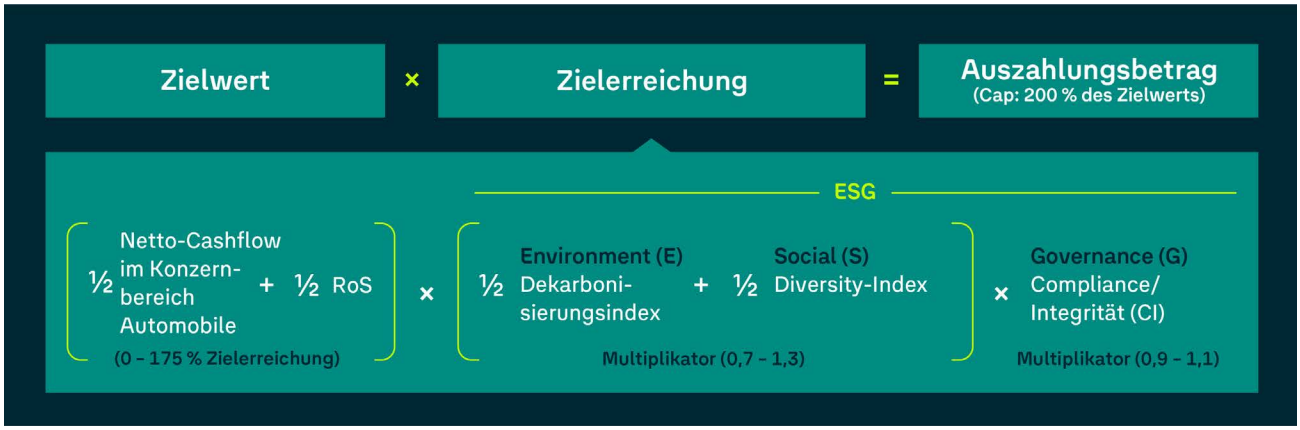
Der Vorstandsvergütung liegt das vom Aufsichtsrat am 14. Dezember 2020 mit Wirkung zum 1. Januar 2021 beschlossene Vergütungssystem zugrunde, das der Aufsichtsrat zuletzt im Dezember 2023 und im April 2024 mit Wirkung ab dem 1. Januar 2024 weiterentwickelt hat, um insbesondere den Interessen des Kapitalmarkts noch besser nachzukommen. Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands ist klar und verständlich. Es setzt die Anforderungen des Aktiengesetzes in der Fassung des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) um und berücksichtigt die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

Die Vergütung der Vorstandsmitglieder setzt sich aus festen und variablen Bestandteilen zusammen. Feste Bestandteile der Vergütung der Vorstandsmitglieder sind das Grundgehalt, Nebenleistungen und die betriebliche Altersversorgung. Variable Bestandteile sind der Jahresbonus mit einem einjährigen Bemessungszeitraum und der Performance-Share-Plan mit einem vierjährigen Bemessungszeitraum (Langzeitbonus). Die Vergütung der im Geschäftsjahr 2024 bestellten Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder findet sich im „Vergütungsbericht".

Der Langzeitbonus dient dazu, die Vergütung der Vorstandsmitglieder an der langfristigen Entwicklung des Unternehmens auszurichten. Das wirtschaftliche Erfolgsziel Earnings per share in Verbindung mit der Aktienkursentwicklung und den ausgeschütteten Dividenden, gemessen über vier Jahre, soll eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicherstellen und das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft fördern.
Der Jahresbonus ist an den finanziellen Erfolgszielen Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile („Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile") und Operative Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns („RoS")

sowie an der Erreichung von Nachhaltigkeitszielen (Environmental, Social und Governance, „ESG") ausgerichtet, die jeweils über einen Multiplikator („ESG -Faktor") berücksichtigt werden. Die Integration des ESG-Faktors trägt der Bedeutung von Nachhaltigkeitszielen Rechnung. Dabei werden durch den Dekarbonisierungsindex, den Stimmungs- und Diversity-Index sowie den Governance-Faktor verschiedene Nachhaltigkeitsaspekte weitreichend abgedeckt.

Der Aufsichtsrat hat für das Geschäftsjahr 2024 von der ihm eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, für das Teilziel Soziales allein den Diversity-Index heranzuziehen und den Stimmungsindex als ESG-Kriterium auszusetzen, weil die Methode zur Messung des Stimmungsindex derzeit neu aufgesetzt wird. Der Dekarbonisierungsindex bemisst sich nach den Emissionen von $CO_2$ und $CO_2$-Äquivalenten der Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken während des gesamten Lebenszyklus und zeigt den Fortschritt hinsichtlich der Verbesserung unserer $CO_2$-Bilanz. Der Dekarbonisierungsindex operationalisiert die Klimaschutzziele des Volkswagen Konzerns und ist damit die zentrale klimaschutzbezogene Kenngröße im Unternehmen. Weitere Informationen zu den Treibhausgasemissionsreduktionszielen (Scope 1, 2 und 3) finden sich im Kapitel „Klimawandel". Mit dem Diversity-Index wird weltweit die Entwicklung des Anteils von Frauen im Management sowie die Internationalisierung im Top-Management erhoben. Die Kennzahl setzt Anreize für eine vorbildliche Führungs- und Unternehmenskultur. Durch den Governance-Faktor bringt der Aufsichtsrat seine Zufriedenheit mit dem erwarteten und tatsächlichen Verhalten des Vorstands hinsichtlich der Kriterien Integrität und Compliance zum Ausdruck.




Die im Vergütungssystem zugrunde gelegten ESG-Faktoren sind im Lagebericht und im Nachhaltigkeitsbericht beschrieben. Sie zählen zu den strategischen, nichtfinanziellen Leistungsindikatoren und sind den als wesentlich identifizierten Themen der für dieses Berichtsjahr erstmals durchgeführten doppelten Wesentlichkeitsanalyse des Volkswagen Konzerns zugeordnet.

Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2024 für die Teilziele Umwelt (Dekarbonisierungsindex) und Soziales (Diversity-Index) als Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte festgelegt hat und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen im Geschäftsjahr 2024 erzielt wurden.

| | UMWELT | | SOZIALES |
|---|---|---|---|
| | Dekarbonisierungsindex | | Diversity-Index |
| in t $CO_2$e/Fahrzeug | 2024 | in Punkten | 2024 |
| Maximalwert | 42,5 | Maximalwert | 157,0 |
| Zielwert 100 %-Niveau | 44,3 | Zielwert 100 %-Niveau | 150,0 |
| Mindestwert | 47,1 | Mindestwert | 143,0 |
| Ist-Wert | 46,4 | Ist-Wert | 168,0 |
| Zielerreichung (Faktor) | 0,8 | Zielerreichung (Faktor) | 1,3 |

Der Governance-Faktor soll im Regelfall bei 1,0 liegen und nur bei besonderen Vorkommnissen nach pflichtgemäßem Ermessen auf 0,9 gesenkt oder auf 1,1 angehoben werden. Für das Geschäftsjahr 2024 hat der Aufsichtsrat den Governance-Faktor unter Berücksichtigung und Bewertung der kollektiven Leistung des Vorstands insgesamt und der Leistungen der einzelnen Vorstandsmitglieder für alle Vorstandsmitglieder auf den Regelwert 1,0 festgelegt.

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats besteht aus einer festen Vergütung und dem Sitzungsgeld sowie gegebenenfalls aus einer festen Vergütung für die Tätigkeit in den Ausschüssen.

## NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT

Nachhaltigkeit bedeutet, langfristig tragfähige und intakte ökologische, soziale und ökonomische Systeme auf globaler, regionaler und lokaler Ebene zu erhalten. Der Volkswagen Konzern hat vielfältig Einfluss auf diese Systeme und übernimmt aktiv Verantwortung, um einen Beitrag zur Erhaltung ihrer Tragfähigkeit zu leisten. Die Vision ist es, ein Mobilitätsanbieter mit positivem Mehrwert für Natur und Gesellschaft zu werden. Eine wichtige Säule zur kontinuierlichen Verbesserung unserer Nachhaltigkeitsperformance stellt unser Nachhaltigkeitsmanagement dar. Die damit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer spezifischen Konzernrichtlinie Nachhaltigkeitsmanagement festgehalten.

Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit trägt der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG. Weitere Verantwortung übernehmen die Ressortvorstände mit ihrer Zuständigkeit für spezifische Managementsysteme mit Nachhaltigkeitsbezug sowie der Chief Sustainability Officer auf Konzernebene. Die Konzern Nachhaltigkeit ist dem Bereich Konzern- und Produktstrategie, Generalsekretariat unter dem Vorstandsressort des Konzernvorstandsvorsitzenden zugeordnet. Diese strategische Verankerung der Nachhaltigkeit im Unternehmen soll zu dessen Resilienz beitragen, da sie eine solide Grundlage für nachhaltige Entwicklung und Widerstandskraft gegenüber äußeren Einflüssen schafft.

Nachhaltigkeit sowie die neu aufgesetzte Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ sind Teil des TOP-10-Programms des Konzerns und werden über die strategische Steuerungsstruktur der Konzernstrategie gelenkt. Um den Fortschritt unserer Dimensionen und Themen – analog der Konzernstrategie und den für das Geschäftsjahr gültigen Zielen des TOP-10-Programms des Konzerns – möglichst transparent zu gestalten, werden die strategischen Ziele und Meilensteine mittels der OKR-Methode (Objectives and Key Results) strukturiert und auch regelmäßig gemessen. Dementsprechend werden für alle Dimensionen und Fokusthemen strategische Ziele (Objectives) und anvisierte Zwischenergebnisse (Key Results) definiert. Diese sollen im Wesentlichen durch zeitlich limitierte Projekte und Arbeitspakete realisiert werden, denen auch die Kennzahlen und weitere Indikatoren zugeordnet sind. Der Erreichungsgrad wird kontinuierlich verfolgt und das Gesamtbild dreimal jährlich (ab 2025 halbjährlich), unter anderem dem Vorstand, aufgezeigt. So sollen die Relevanz der Fokusthemen, deren Ziele und Meilensteine sowie Projekte und Arbeitspakete regelmäßig auf Konzernebene überprüft, ihre Ausrichtung fortlaufend kontrolliert und wenn nötig adjustiert werden.

Für die systematische Implementierung und zur transparenten Gestaltung des Fortschritts wurden für regenerate+ Kennzahlen definiert. Die Ziele und Kennzahlen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie dienen dabei nicht nur der internen Steuerung, sondern werden auch mit Partnern, der Gesellschaft und dem Kapitalmarkt immer wieder diskutiert.

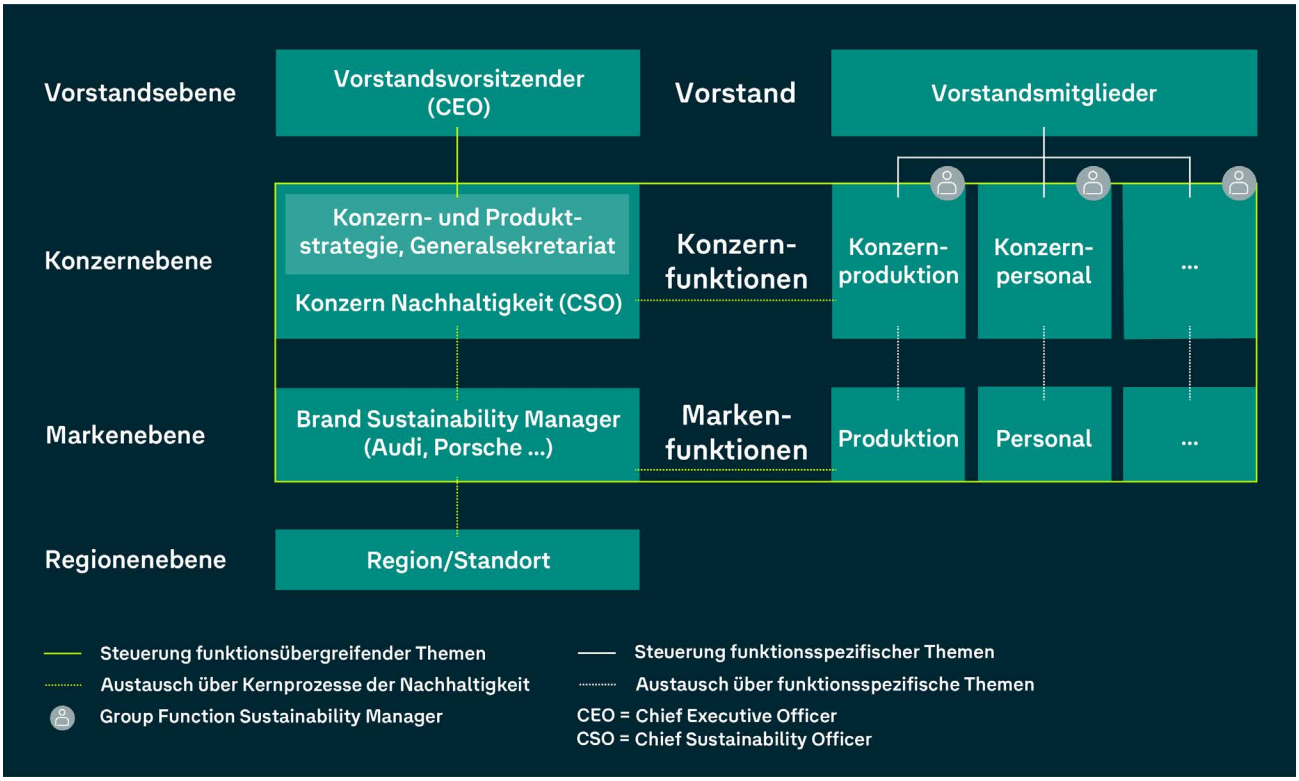
Des Weiteren übernimmt die Konzernfunktion Nachhaltigkeit die Koordination sämtlicher nachhaltigkeitsrelevanter Aktivitäten sowie des konzernweiten und funktionsübergreifenden Netzwerks für Nachhaltigkeit. Durch klar definierte Kernprozesse wird der Austausch mit Konzernfunktionen, Marken und Gesellschaften strukturiert. Ziel ist es, Transparenz über externe Anforderungen zu schaffen und diese in unternehmerisches Handeln zu übersetzen. Dadurch wird ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess der Nachhaltigkeitsleistung des Konzerns angestrebt.

Zu den zentralen Kernprozessen gehören: die Entwicklung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie und die Wesentlichkeitsanalyse, das Stakeholder-Management, ESG-Ratings, Sustainability Policies sowie die Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsthemen.

Darüber hinaus werden in den einzelnen Vorstandsressorts funktionsspezifische Nachhaltigkeitsthemen verantwortet und gesteuert. Die jeweilige Verantwortung zur Umsetzung von Managementkonzepten, um Auswirkungen, Risiken und Chancen zu adressieren, obliegt dabei der jeweiligen Konzernfunktion. Sofern dem Vorstand Beschlussempfehlungen zu nachhaltigkeitsrelevanten Themen vorgestellt werden, sind Auswirkungen auf nachhaltigkeitsstrategische Fragen zu bewerten und mit dem Chief Sustainability Officer im Vorfeld abzustimmen.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG überwacht und berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und ist insbesondere in Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden. Überwachung und Beratung durch den Aufsichtsrat umfassen auch Nachhaltigkeitsthemen. So befasst sich der Prüfungsausschuss unter anderem mit der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung und der Überwachung des Prozesses der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Auf Grundlage der Vorprüfung des Prüfungsausschusses und den Ergebnissen der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung durch den hierfür beauftragten Prüfer befasst sich auch der Aufsichtsrat im Rahmen seiner Prüfung des Lageberichts mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Der Aufsichtsrat hat ferner einen Beauftragten für ESG bestimmt. Aktuell nimmt Herr Hans Dieter Pötsch diese Aufgabe wahr. Frau Marianne Heiß sowie die Herren Mansoor Al-Mahmoud, Hans Dieter Pötsch und Ferdinand Oliver Porsche verfolgen und begleiten die aktuellen Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung und bringen ihre Expertise in den Aufsichtsrat beziehungsweise in den Prüfungsausschuss der Volkswagen AG ein. Regelmäßige Statusberichte im Rahmen der gesetzlichen und vom Aufsichtsrat festgelegten Berichtspflichten des Vorstands sorgen dafür, dass der Aufsichtsrat stets über alle für seine Aufgaben relevanten Entwicklungen und Veränderungen informiert ist. Zudem bindet der Aufsichtsrat bei Bedarf renommierte externe Expertinnen und Experten ein, die den Aufsichtsrat durch spezialisiertes Wissen und objektive Einschätzungen unterstützen.

Auf Marken- und Gesellschaftsebene übernehmen jeweils die Brand Sustainability Manager die funktionsübergreifende Koordination von Nachhaltigkeitsthemen. Sie entwickeln die markenspezifische Nachhaltigkeitsstrategie weiter, verantworten eigenständig die Inhalte, Implementierung und Steuerung sowie Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsthemen innerhalb der Marke. Darüber hinaus repräsentieren sie die Marke zu Nachhaltigkeitsthemen nach außen und stimmen sich mit der Konzernfunktion Nachhaltigkeit ab.




Der Vorstand der Volkswagen AG befasst sich regelmäßig mit den Ergebnissen der funktionsübergreifenden Nachhaltigkeits-Kernprozesse, um sich einen Überblick zur Nachhaltigkeits-Performance des Unternehmens zu verschaffen. In diesem Zuge wurden beispielsweise im Berichtsjahr 2024 die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse vom Konzernvorstand bestätigt. Zudem befasste sich der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats mit den Ergebnissen der Wesentlichkeitsanalyse.

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden zusätzlich mit den Zielen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ abgeglichen. Die Ergebnisse dienten dabei als Beitrag, um die Strategie auf ihre allgemeine Resilienz zu überprüfen und sicherzustellen, dass identifizierte Auswirkungen, Risiken und Chancen angemessen berücksichtigt werden.

Im Rahmen der Überprüfung lag der Fokus zunächst auf einer qualitativen Bewertung des Abdeckungsgrades der ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf regenerate+. Die strategischen Ziele und Ambitionen der regenerate+ entsprechen mit ihrem Zielhorizont von 10 Jahren und mehr der Definition eines langfristigen Zielhorizonts gemäß ESRS. Zusätzlich wird die Umsetzung von kurz- und mittelfristigen (Zwischen-) Zielen und Maßnahmen in den jeweiligen Fachfunktionen verantwortet und in den Themen-Standards berichtet.

Durch diesen Abgleich konnte aufgezeigt werden, dass regenerate+ alle nachhaltigkeitsspezifischen Themen langfristig abdeckt, die für die strategische Weiterentwicklung der ganzheitlichen Nachhaltigkeitsperformance von Bedeutung sind. Die einzigen Ausnahmen stellen wenige themenspezifische Auswirkungen, Risiken und Chancen dar, beispielsweise in den Themenfeldern Verbraucher & Endnutzer oder Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten. Diese sind innerhalb der Fachbereiche oder Marken in den spezifischen Aktivitäten abgedeckt. Zudem sind die identifizierten Risiken indirekt über Betrachtungen im Rahmen des Review-Prozesses gemäß des Kernprozesses abgedeckt. Eine Risikomitigierung erfolgt dabei über die Managementkonzepte in den Konzernfunktionen. Dabei stehen diesen etablierte Management-Werkzeuge, wie beispielsweise das Risikomanagementsystem, zur Verfügung, um potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen.

Zusätzlich zur beschriebenen Analyse des Abdeckungsgrades in Bezug auf regenerate+ wurde eine Resilienzanalyse in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in den Bereichen Klimawandel (ESRS E1) und Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4) im Berichtsjahr durchgeführt. Diese Analysen bewerten die Widerstandsfähigkeit des Geschäfts- und Betriebsmodells grundsätzlich für kurz-,

mittel- und langfristig als gegeben. Details zum Vorgehen und den Ergebnissen der jeweiligen Resilienzanalyse sind in den Kapiteln „Klimawandel“ und „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“ zu finden.

## RISIKOMANAGEMENT UND INTERNE KONTROLLEN DER NACHHALTIGKEITSBERICHTERSTATTUNG

Mit Hilfe des Risikomanagementsystems (RMS) und des standardisierten Internen Kontrollsystems (IKS) des Volkswagen Konzerns sollen potenzielle Risiken frühzeitig erkannt werden, um mit geeigneten Maßnahmen gegenzusteuern und so drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können. Das standardisierte IKS wurde in den letzten Jahren zur besseren Absicherung von Prozessrisiken entwickelt und in wesentlichen Gesellschaften etabliert. In 26 Kontrollkatalogen werden den Konzerngesellschaften im Betrachtungsumfang Vorgaben im Hinblick auf abzudeckende Prozessrisiken und Kontrollziele gemacht, um die Wertschöpfungskette standardisiert abzusichern. Inhaltlich sind neben den Themen zur Finanzberichterstattung beispielsweise Prozessrisiken in der Entwicklung oder der Produktion, im Bereich Compliance sowie für Nachhaltigkeitsthemen adressiert. Jährlich erfolgt eine risikoorientierte Überprüfung der in das standardisierte IKS einzubeziehenden Gesellschaften. Die Kontrollkataloge werden in regelmäßigen Abständen auf ihre Aktualität geprüft und erweitert.

Zur Erfüllung der Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung und zur Absicherung des zugehörigen Berichtsprozesses wurden im Berichtsjahr im Rahmen einer Risikoanalyse wesentliche Risiken entlang des Berichtsprozesses identifiziert und mitigierende interne Kontrollen anhand eines Kontrollkatalogs für den Nachhaltigkeitsberichterstattungsprozess im standardisierten IKS implementiert.

Hierbei wurden die Bestandteile des Berichtsprozesses von der Absicherung der Vollständigkeit und Richtigkeit des Berichtsumfangs, über die Wesentlichkeitsanalyse, die identifizierten Chancen, Risiken und Auswirkungen bis hin zur Vollständigkeit und Richtigkeit der Darstellung in der externen Berichterstattung als Risiken identifiziert und vollständig als abzudeckende Prozessrisiken in den Kontrollkatalog aufgenommen.

Für das Risiko der fehlerhaften Berechnung, Erfassung oder Weiterverarbeitung von Datenpunkten wurde ein risikoorientiertes Konzept aufgesetzt, das unter anderem Aspekte wie die Komplexität der Datengenerierung berücksichtigt. Abhängig von der Risikoeinstufung der Datenpunkte erfolgt eine Aufnahme in den zentralen Ansatz des standardisierten IKS beziehungsweise verbleibt eine dezentrale Dokumentation.

Die regelmäßige Überprüfung der identifizierten wesentlichen Risiken entlang des Berichtsprozesses, die dazugehörigen Kontrollen, die Identifikation potenzieller Kontrollschwächen und deren Behebung sowie die entsprechende Berichterstattung erfolgen im Rahmen der Prozesse des standardisierten IKS. Vierteljährlich erfolgt eine Berichterstattung an den Konzernvorstand sowie den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats zum Abarbeitungsstand der identifizierten Kontrollschwächen. Weiterführende Informationen zum Risikomanagementansatz finden sich unter „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“.

## VORGEHENSWEISE UND ERGEBNISSE DER DOPPELTEN WESENTLICHKEITSANALYSE

Die ESRS sehen zur Bestimmung der im Nachhaltigkeitsbericht zu berichtenden Themen eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse in den jeweiligen Standards vor. Dabei werden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen des Volkswagen Konzerns in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte identifiziert und bewertet. Im Jahr 2023 wurde im Volkswagen Konzern eine Methodik aufgebaut, die sowohl als Leitfaden für den Volkswagen Konzern als auch für die zukünftig berichtspflichtigen Gesellschaften im Volkswagen Konzern zur Umsetzung der Wesentlichkeitsanalyse des Berichtsjahres 2024 diente. Dieses Vorgehen zielte darauf ab, die Bewertung nach einheitlichen Schritten und Kriterien durchzuführen. So wurde für das Geschäftsjahr 2024 sowohl für den Volkswagen Konzern als auch für den Teilkonzern der Volkswagen Financial Services AG (inklusive Volkswagen Bank GmbH und Volkswagen Leasing GmbH) und die Volkswagen Financial Services Overseas AG, den Porsche AG Konzern und die TRATON GROUP eine eigene doppelte Wesentlichkeitsanalyse gemäß der festgelegten Bewertungsmethodik durchgeführt. Die Wesentlichkeitsanalyse wird perspektivisch jährlich aktualisiert.

### Methodik, Annahmen und Input-Parameter

Betrachtungsgegenstand der Wesentlichkeitsanalyse waren sowohl die eigene Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns als auch die im Abschnitt „Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette und Strategie“ beschriebenen vor- und

nachgelagerten Prozessschritte der Wertschöpfungskette. Vermögenswerte wurden in Einzelfällen in die Analyse einbezogen.

Als weltweit agierender Konzern wurde daher ein globaler Blick auf Auswirkungen, Risiken und Chancen eingenommen. Expertinnen und Experten der Volkswagen AG haben die Identifikation und Bewertung für den gesamten Konzern auf Basis einer einheitlichen Bewertungsskala vorgenommen. Bei spezifischen Auswirkungen wurden ausgewählte Expertinnen und Experten aus Konzerngesellschaften einbezogen. Dieses Vorgehen hatte das Ziel, Unsicherheiten im Bewertungsprozess zu reduzieren und Annahmen zu validieren. Soweit möglich, wurde für eine datenbasierte Bewertung auf bestehende Analysen und Einordnungen zurückgegriffen. Dazu zählten Analysen aus anderen ESG-Due-Diligence-Prozessen, zum Beispiel Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz für die S-Standards, Lebenszyklusanalysen für ESRS E1 und ESRS E5, SCIP-Chemikalienanalyse für ESRS E2, Wasserfußabdruck für ESRS E3, Standortanalyse für ESRS E4. Bei Unklarheiten über Auswirkungen, insbesondere bei Auswirkungen über Geschäftsbeziehungen und in der weitergehenden Wertschöpfungskette, wurde konzernweit harmonisiert mit konservativen Annahmen gearbeitet. Zusätzlich wurden eine Klimarisikoanalyse, siehe Kapitel „Klimawandel", und eine Analyse von Auswirkungen auf die Biodiversität, siehe Kapitel „Biologische Vielfalt und Ökosysteme", durchgeführt.

### Prozessschritte im Detail

Der Prozess innerhalb des Volkswagen Konzerns gliedert sich in vier grundlegende Schritte.

> 1. Kontextanalyse
> 2. Sammlung von Auswirkungen, Risiken und Chancen
> 3. Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen
> 4. Validierung der Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse

#### Kontextanalyse

Im Rahmen einer Kontextanalyse hat der Volkswagen Konzern relevante Stakeholder Gruppen, sein Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette in Bezug auf die ESRS-Anforderungen konkretisiert. Als verbindliche Basis für die Themenliste zur Wesentlichkeitsanalyse wurden die 37 Unterthemen der ESRS definiert, die Unterunterthemen fanden dabei Berücksichtigung. Zusätzlich wurde eine Analyse auf Unternehmensspezifika durchgeführt. Die Konzernperspektive wurde über einen Vergleich mit der Wesentlichkeitsanalyse für den Nachhaltigkeitsbericht des Vorjahres, der den Anforderungen der Global Reporting Initiative (GRI) entsprach und der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ einbezogen. Darüber hinaus erfolgte ein Abgleich mit Themen, die von Konzerngesellschaften, Wettbewerbern, externen ESG-Rahmenwerken und ESG-Ratings verwendet werden. Unternehmensspezifisch wurde Corporate Citizenship als zusätzliches Unterthema im Sinne des Themenstandards Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3) definiert. Dieses wird im Kapitel „Corporate Citizenship" dargestellt. Dementsprechend wurden 38 Themen für die Wesentlichkeitsanalysen im Volkswagen Konzern genutzt.

#### Sammlung von Auswirkungen, Risiken und Chancen

Auf Basis der 38 Themen wurden positive und negative Auswirkungen, Risiken und Chancen gesammelt. Die Basis stellten insbesondere bereits identifizierte Auswirkungen, Risiken und Chancen des Konzerns dar, einschließlich des Risiko- und Chancenberichts. Diese wurden ergänzt durch Zulieferungen aus den Konzerngesellschaften. Die Unterunterthemen der ESRS wurden zur Schärfung der Auswirkungen, Risiken und Chancen auf Unterthemenebene herangezogen. Diese granularen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden jeweils zu Clustern zusammengefasst, die als adäquate Ebene für die Berichterstattung eines global agierenden Konzerns angesehen werden. In Fachgesprächen wurden diese teilweise weiter geschärft und auf Basis bestehender Prozesse zu ESG-Sorgfaltspflichten des Volkswagen Konzerns modifiziert. Die Konzerngesellschaften nutzten die gebildeten Cluster auch als Grundlage für ihre Wesentlichkeitsanalyse und ergänzten in ausgewählten Fällen unternehmensspezifische Aspekte.

### Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen

Die Bewertung der Wesentlichkeit wurde auf der Ebene der ermittelten Cluster durchgeführt. Die Bewertungsmethode für die finanzielle und Auswirkungs-Materialität wurde zentral entwickelt. Die Bewertung der Auswirkungen konzentrierte sich auf die Auswirkungen des Volkswagen Konzerns auf die Umwelt und die Gesellschaft, während die finanzielle Wesentlichkeitsanalyse die nachhaltigkeitsbezogenen Risiken und Chancen berücksichtigte, denen der Konzern ausgesetzt ist. Die Bewertung der finanziellen Materialität wurde im Anschluss durchgeführt, sodass Abhängigkeiten zwischen den Auswirkungen und den Risiken beziehungsweise Chancen berücksichtigt werden konnten. Im Rahmen der Bewertung der finanziellen Effekte wurden auf diese Weise auch die Abhängigkeit von beispielsweise natürlichen Ressourcen oder anderen Ökosystemdienstleistungen betrachtet. Die Bewertungsmethodik gilt verbindlich.

Die Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden in Workshops mit Themen-Expertinnen und Experten aus verschiedenen Fachbereichen nach der oben beschriebenen Bewertungsmethode evaluiert. Nach der Bewertung wurde die Wesentlichkeitsschwelle festgelegt.

### Validierung der Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse

In einem letzten Schritt wurde die Wesentlichkeitsanalyse des Volkswagen Konzerns validiert. Ein zentraler Teil dieser Validierung war die Harmonisierung der Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalysen der Konzerngesellschaften. Jede zukünftig berichtspflichtige Gesellschaft dokumentierte ihre Ergebnisse und stellte sie für eine Konsolidierung auf Konzernebene zur Verfügung. Die Konsistenz der Bewertungen wurde überprüft, Abweichungen auf Angemessenheit diskutiert und Bewertungen teilweise angepasst.

Einen weiteren Teil der Harmonisierung nahm eine Validierung aus Menschenrechtsperspektive ein. Hier wurde der Schweregrad negativer menschenrechtlicher Auswirkungen betrachtet und ein Abgleich mit den priorisierten Risiken gemäß dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz durchgeführt.

Des Weiteren wurden die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse mit identifizierten Risiken und Chancen des Konzernrisikomanagements abgeglichen und tiefergehend betrachtet.

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden zum Abschluss mit der strategischen Ausrichtung der Strategie regenerate+ abgeglichen, im Zuge einer bereichsübergreifenden Validierung abgestimmt und vom Vorstand freigegeben. Der beschriebene Prozess ist über entsprechende Kontrollen im Standard-IKS abgesichert. Um im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres relevante Auswirkungen, Risiken und Chancen für den Wesentlichkeitsprozess erfassen und bewerten zu können, wurden bestehende Stakeholder-Formate und die Ergebnisse aus dem Risikomanagementsystem auf wesentliche Veränderungen geprüft.

## Stakeholder-Einbindung

Der Volkswagen Konzern hat die Anliegen seiner relevanten Stakeholder-Gruppen indirekt in die Wesentlichkeitsanalyse integriert, direkte Konsultationen haben nicht stattgefunden. Für die Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse wurden interne Expertinnen und Experten eingebunden. So konnte internes Wissen der Fachbereiche zu Bezügen zwischen den Nachhaltigkeitsthemen und den relevanten betroffenen Stakeholdern genutzt werden, etwa aus Analysen und ESG-Ratings. Rückkopplung individueller Dialoge von Fachbereichen mit Stakeholdern wurden ebenfalls in den Prozess eingebunden. Dem Validierungsgremium gehören weitere Fachbereiche an, die auch die Perspektive der Stakeholder-Gruppen berücksichtigt haben, zum Beispiel Nachhaltigkeit, Investor Relations, Betriebsrat, Außenbeziehungen und Beschaffung.

## Bewertungsmethodik im Detail

### Wesentlichkeit der Auswirkungen

In Übereinstimmung mit den ESRS wurden sowohl positive als auch negative Auswirkungen bewertet, um die Wesentlichkeit der Auswirkungen zu beurteilen. Die positiven und negativen Auswirkungen wurden in den beiden Kategorien tatsächliche Auswirkungen und potenzielle Auswirkungen getrennt bewertet. Tatsächliche Auswirkungen im Kontext der Wesentlichkeitsanalyse sind solche Auswirkungen, die bereits heute tatsächlich stattfinden oder stattgefunden haben. Dieser Zeithorizont gilt für alle im Nachhaltigkeitsbericht genannten tatsächlichen Auswirkungen. Potenzielle Auswirkungen sind solche Auswirkungen, die mit hinreichender

Wahrscheinlichkeit eintreten können. Der relevanteste Zeithorizont von potenziellen Auswirkungen wird im Text als kurz- (< 1 Jahr), mittel- (1–5 Jahre) oder langfristig (> 5 Jahre) beschrieben.
Zur Ermittlung der negativen Auswirkungen wurden die Parameter Ausmaß, Tragweite und Unumkehrbarkeit einzeln bewertet, und mit dem Durchschnitt zum Schweregrad der Auswirkung zusammengeführt. Zur Einschätzung der positiven Auswirkungen wurden Ausmaß und Tragweite bewertet. Auch hier ergibt der Durchschnitt der beiden Kriterien den Schweregrad.

Sowohl bei positiven als auch negativen Auswirkungen wurde im Falle einer potenziellen Auswirkung die Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. Bei tatsächlichen Auswirkungen wurde eine Eintrittswahrscheinlichkeit von 100 % angenommen.

Auf der Grundlage von Ausmaß, Tragweite und bei negativen Auswirkungen zusätzlich Unumkehrbarkeit wurden die Auswirkungen in Schweregradkategorien eingeteilt. Die Multiplikation der Faktoren für Schweregrad und Eintrittswahrscheinlichkeit ergibt die Wesentlichkeitsbewertung der Auswirkungen. Auswirkungen werden ab einem Risiko-Score von 50 auf einer Skala von 1 bis 100 als wesentlich im Sinne der Materialität der Auswirkungen eingeordnet.

### Finanzielle Wesentlichkeit

Im Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht sind die Risikomanagement-Prozesse des Volkswagen Konzerns beschrieben. Der Risiko-Quartalsprozess deckt dabei alle akuten Sachverhalte ab – unabhängig von der Art des Risikos, wie beispielsweise Vertriebs-, Umwelt-, oder Personalrisiken. Zur Erfüllung der Anforderungen aus den ESRS wurde ein zusätzlicher Risiko- und Chancen-Identifikationsprozess aufgesetzt. Das Verfahren zur Identifikation und Bewertung von Risiken und Chancen für die Nachhaltigkeitsberichterstattung erfolgt dabei in Anlehnung an die bereits im Konzern etablierten Verfahren für den Risiko-Quartalsprozess. Für jedes Risiko und jede Chance aus dem Nachhaltigkeitsumfeld wird basierend auf den Vorgaben der ESRS ein Score-Wert ermittelt, der sich aus der Multiplikation des Kriteriums Eintrittswahrscheinlichkeit mit dem potenziellen Schweregrad ergibt und die Risiken und Chancen vergleichbar macht. Der Schweregrad ergibt sich aus den gewichteten Kriterien finanzieller Effekt sowie Reputationseffekt. Für jedes dieser Kriterien wird die getroffene Bewertung einem Score-Wert zwischen 0 und 10 zugeordnet. Dabei werden die Maßnahmen, die zur Steuerung und Kontrolle getroffen wurden, abhängig von den ESRS-Vorgaben bei der Bewertung berücksichtigt.

Der Score-Wert für die Eintrittswahrscheinlichkeit steigt mit zunehmender Wahrscheinlichkeit an, bis er den höchsten Score-Wert von 10 ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit größer 90 % im Betrachtungszeitraum erreicht. Für das Kriterium finanzieller Effekt steigt der Score-Wert mit zunehmendem Ausmaß an und erreicht ab 1 Mrd. € den höchsten Score-Wert von 10. Das Kriterium Reputationseffekt kann Ausprägungen von lokaler Vertrauensstörung/-bildung über den lokalen Vertrauensverlust/-gewinn bis hin zum regionalen oder internationalen Reputationsverlust/-gewinn annehmen.

Die Bewertung erfolgt je Risiko oder Chance unter dem Aspekt der finanziellen Auswirkung auf das operative Ergebnis in dem relevanten Zeithorizont, in dem es eintreten kann. Hierbei wird zwischen kurzfristig (< 1 Jahr), mittelfristig (1–5 Jahre) und langfristig (> 5 Jahre) unterschieden. Akute Nachhaltigkeitsrisiken werden ebenfalls im Risiko-Quartalsprozess identifiziert, bewertet und gesteuert. Nachhaltigkeitsrisiken werden gleichwertig zu anderen identifizierten Risikoarten behandelt.

Nachhaltigkeitsrisiken/-chancen werden ab einem Risiko-Score von 50 beziehungsweise ab einem potenziellen finanziellen Effekt von 1 Mrd. € als wesentlich im Sinne der finanziellen Materialität bewertet. Dieses Vorgehen steht in Analogie zu den etablierten Berichtsvorgaben des Risiko-Quartalsprozesses.

Die Bewertungen wurden in einem auf der Wesentlichkeitsanalyse basierenden Prozess mit den jeweiligen Fachbereichen auf Konzernebene erörtert und die wesentlichen Risiken und Chancen werden in den jeweiligen ESRS-Kapiteln dargestellt.

Im Rahmen des kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesses wird das RMS und IKS regelmäßig optimiert. Dabei wird den internen und externen Anforderungen, insbesondere den Anforderungen der ESRS, gleichermaßen Rechnung getragen. Fallweise begleiten externe Expertinnen und Experten die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres RMS und IKS.

### Wesentlichkeitsschwelle

In Übereinstimmung mit den ESRS-Anforderungen wurde die Wesentlichkeitsschwelle nach Abschluss der Bewertungsphase sowohl für die Auswirkungen als auch für die finanzielle Wesentlichkeit festgelegt. Auf einer fünfstufigen Skala von informativ bis kritisch wird ein Thema für den Volkswagen Konzern wesentlich, wenn es die Schwelle zur zweithöchsten Kategorie signifikant überschreitet. Um ein Unterthema als wesentlich zu definieren, ist es ausreichend, dass entweder eine Auswirkung oder ein Risiko oder eine Chance als wesentlich bewertet wird. Bei einem finanziellen Effekt von > 1 Mrd. € wird das Risiko beziehungsweise die Chance als wesentlich eingestuft, unabhängig von der Gesamtbewertung.




### Vorgehensweise bei der Identifizierung der wesentlichen Informationen

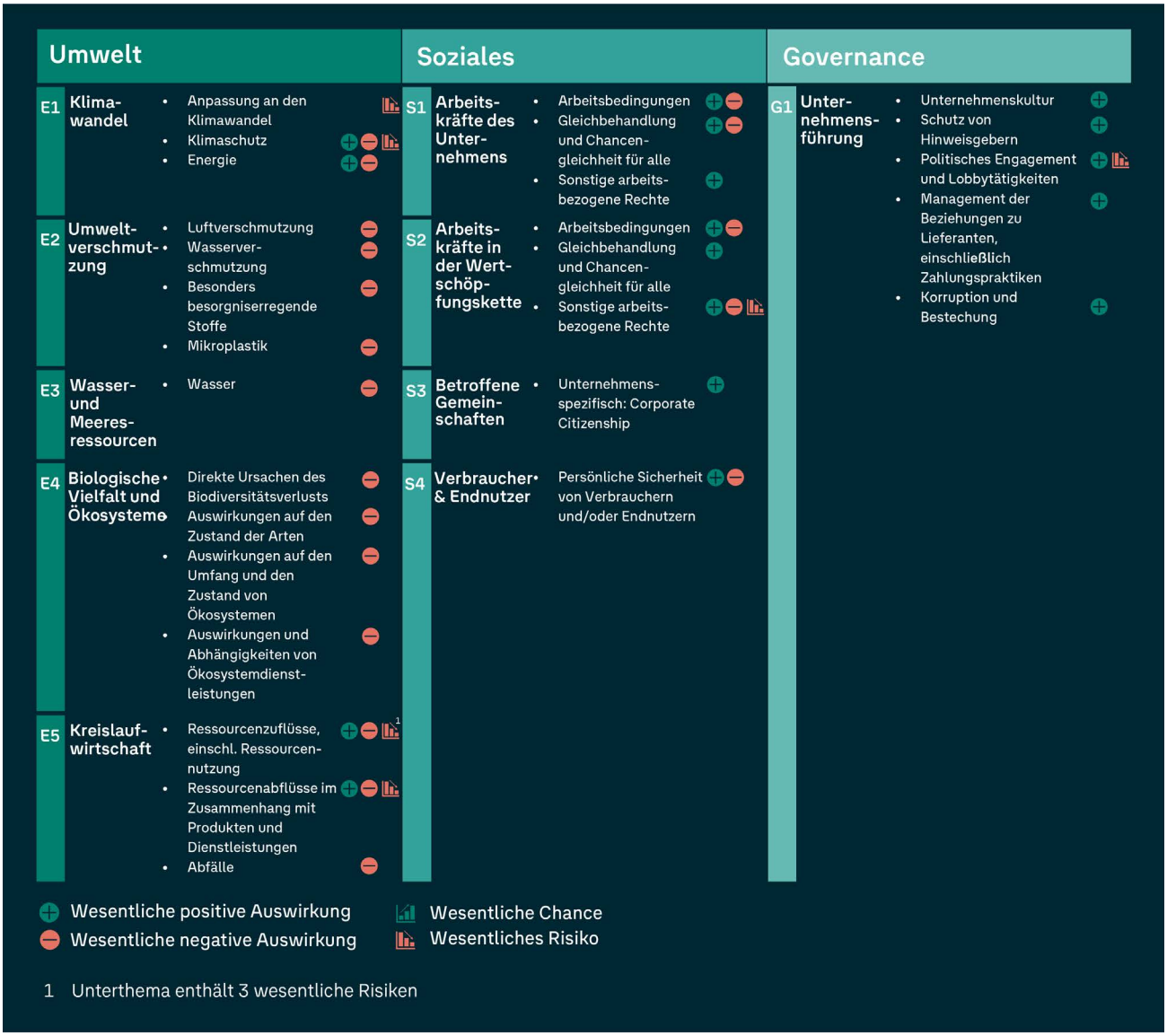
Für die Berichterstattung im Geschäftsjahr 2024 wurden die relevanten Angabepflichten der ESRS auf Basis der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert.

Um die zu berichtenden Informationen zu ermitteln, wurden im Volkswagen Konzern in einem ersten Schritt die Datenpunkte zu einem bis mehreren der 38 Themen zugeordnet. Im nächsten Schritt wurden die Datenpunkte, die sich ausschließlich auf unwesentliche Themen beziehen, aus der Berichterstattung ausgeschlossen. In einem weiteren Schritt wurde die Betrachtung um freiwillige und Datenpunkte mit schrittweise eingeführten Angabepflichten reduziert, die als nicht berichtsrelevant bewertet wurden. In einem letzten Schritt sind Metriken, die zwar einem wesentlichen Thema zugeordnet, aber als nicht relevant eingestuft wurden, aus verschiedenen Gründen ausgeschlossen worden. Die Gründe wurden nachvollziehbar dokumentiert.

### Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse

Im Kontext der doppelten Wesentlichkeitsanalyse sind 28 der 38 betrachteten Themen als wesentlich identifiziert worden. Dabei wurden 17 positive Auswirkungen, 19 negative Auswirkungen, 8 Risiken und keine Chancen als wesentlich eingeordnet. Darüber hinaus wurden in allen Themenstandards weitere Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert, die nicht die Schwelle für die Berichterstattung erreicht haben. Inhärente Risken werden im Lagebericht beschrieben. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen konnten den Unterthemen der ESRS

zugeordnet werden (siehe Grafik). Einzig die Auswirkung des Themas Corporate Citizenship, wird über zusätzliche unternehmensspezifische Angaben abgedeckt. Im Berichtsjahr 2024 wurde die Möglichkeit genutzt, die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in den entsprechenden Themenstandards vorzustellen. Auch aktuelle finanzielle Effekte werden, soweit wesentlich und erhoben, in den Berichtskapiteln zu den Themenstandards beschrieben. Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse wurde zum ersten Mal nach den Vorgaben der ESRS durchgeführt, sodass es keine Änderung zu den Vorjahren zu berichten gibt. Sie soll für den nächsten Nachhaltigkeitsbericht aktualisiert werden.



# Einführung in das Umweltmanagement

Der Volkswagen Konzern verfolgt das Ziel, mehr zu erreichen als nur die Reduktion von Emissionen. Unsere Vision besteht darin, einen positiven Einfluss auf Menschen und Umwelt auszuüben und mit Hilfe regenerativer Maßnahmen zu einer Wiederherstellung und Verbesserung von Ökosystemen und Lebensbedingungen beizutragen.

## ÜBERGREIFENDE INFORMATIONEN ZU DEN MANAGEMENTKONZEPTEN

Im Zusammenhang mit den Umweltstandards der ESRS spielen fünf Managementkonzepte eine Rolle:

- „Managementkonzept: Dekarbonisierung"
- „Managementkonzept: Vermeidung von Umweltverschmutzung"
- „Managementkonzept: Nachhaltiges Wassermanagement"
- „Managementkonzept: Biodiversität"
- „Managementkonzept: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft"

Die Basis dieser Managementkonzepte bilden unsere Konzernrichtlinie zum Umwelt-Compliance-Managementsystem (UCMS), welche eine wesentliche Rolle in der Unternehmenssteuerung spielen. Darüber hinaus sind der Code of Conduct, unsere Konzernstrategie, unsere Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+, der Code of Conduct für Geschäftspartner, unser Leitbild Umwelt goTOzero, die Umweltpolitik, unsere Dekarbonisierungsstrategie und das Biodiversity Commitment von Bedeutung. Diese adressieren die Umweltverträglichkeit der Produkte, Dienstleistungen und Prozesse sowie den ökologischen Fußabdruck des Volkswagen Konzerns.

Die entsprechenden, konzernweit gültigen Dokumente sind sowohl öffentlich (KRL ausgenommen) als auch intern verfügbar. Auf entsprechende Inhalte wird im folgenden Kapitelverlauf eingegangen. Thematische Spezifikationen finden sich jeweils unter Abschnitt „Managementkonzept" entlang der Kapitel unter Umweltinformationen.

Im Code of Conduct ist der Umweltschutz als zentraler Unternehmensgrundsatz verankert. Als weltweit tätiges Wirtschaftsunternehmen trägt der Volkswagen Konzern Verantwortung für die Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit seiner Produkte, Standorte und Services. Der Anspruch ist es, ein globaler Anbieter nachhaltiger Mobilität und ein Vorbild für den Schutz der Umwelt zu sein. Der Volkswagen Konzern setzt auf umweltverträgliche, fortschrittliche und effiziente Technologien und implementiert diese über den gesamten Lebensweg seiner Produkte. Bereits in der Entwicklung und Produktion achtet der Volkswagen Konzern auf einen schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen, eine fortlaufende Reduktion seiner Umweltauswirkungen und die Einhaltung der Umweltschutzgesetze und -regeln. Darüber hinaus wird die Umweltverträglichkeit der Produkte und Herstellungsverfahren kontinuierlich bewertet und bei Bedarf optimiert.

In der Konzernstrategie nehmen die Themenfelder Klimaschutz und Energie unter der Perspektive der Dekarbonisierung von Geschäftsaktivitäten des Konzerns eine der Schlüsselrollen ein. Der Klimaschutz ist zudem ein zentrales Element der regenerate+. Mit dem elektrischen Antrieb, der digitalen Vernetzung und dem autonomen Fahren will der Volkswagen Konzern seine Automobile sauberer, intelligenter, leiser und sicherer machen.

Dabei wird die Innovationskraft genutzt, um den ökologischen Fußabdruck zu verringern, und zwar über den gesamten Lebensweg der Produkte und Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns hinweg. Die Innovationen sollen gleichzeitig die Kundinnen und Kunden darin unterstützen, umweltfreundlicher zu handeln.

Darüber hinaus richtet der Volkswagen Konzern sein Handeln entsprechend der regenerate+ an den Grundsätzen des Schutzes und der Stärkung der Umwelt aus. Im diesem Rahmen stellen die Dekarbonisierung, die Etablierung einer Kreislaufwirtschaft und die Erhaltung der Biodiversität Fokusthemen dar. Die Dimension Natur ist dabei ein wesentliches Element des regenerate+ Rahmenprogramms. Der Volkswagen Konzern strebt an, die positive Wirkung seines Handelns in diesem Bereich messbar und nachvollziehbar zu gestalten. Daher ist es eins der zentralen Ziele der Dimension Natur mehr zu erreichen als nur die Reduktion von Emissionen. Die Vision besteht darin, einen positiven Einfluss auf Mensch und Umwelt auszuüben sowie durch regenerative Maßnahmen zur Wiederherstellung und Verbesserung von Ökosystemen und Lebensbedingungen beizutragen.

Mit dem Code of Conduct für Geschäftspartner, wird der konzernweite Nachhaltigkeitsfortschritt unterstützt. Um die Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner auch in die tiefergelagerte Lieferkette weiterzureichen, verpflichtet der Volkswagen Konzern seine Lieferanten, die Anforderungen an ihre direkten Geschäftspartner weiterzugeben. Über die gesetzlichen Vorgaben hinaus engagiert sich der Volkswagen Konzern als verantwortungsvolles Mitglied der Gesellschaft sowie als Partner der Politik. Mit beiden sucht der Volkswagen Konzern den Dialog über zukünftige Mobilitätskonzepte und die Ausgestaltung einer ökologisch nachhaltigen Entwicklung. Mit Blick auf umweltrelevante Themen beziehen sich Inhalte des Code of Conduct für Geschäftspartner unter anderem auf Nachhaltigkeitsanforderungen im Umweltschutz und verantwortungsvolle Lieferketten.

Das Leitbild Umwelt goTOzero bildet den Rahmen für alle umweltbezogenen Aktivitäten des Volkswagen Konzerns. Mit diesem Leitbild streben wir an, die Umweltauswirkungen entlang des gesamten Lebenswegs unserer Produkte und Mobilitätslösungen – von der Rohstoffgewinnung bis zum Lebensende – zu reduzieren. Die Einhaltung von Umweltregulierungen, Standards und freiwilligen Selbstverpflichtungen ist dabei eine Grundvoraussetzung für unser Handeln. Das Leitbild bildet die Basis für die Verknüpfung unserer Ziele, Kennzahlen, Programme und Maßnahmen. Es legt den Fokus unseres Handelns auf vier zentrale Handlungsfelder und die darunterliegenden Zielstellungen (siehe Abbildung).



Neben dem Engagement für den Umweltschutz hat der Volkswagen Konzern das Thema Umwelt-Compliance in den Fokus gerückt. Dies umfasst nicht nur die Einhaltung von Gesetzen und internen Vorgaben, sondern auch einen engen Dialog und die Zusammenarbeit mit Stakeholdern. Die Einbeziehung der Beschäftigten, Kundinnen und Kunden, Zuliefernden, Gesetzgeber, Behörden, Nachbarn der Standorte und anderer Stakeholder ist dem Volkswagen Konzern wichtig. Der Volkswagen Konzern möchte sein Verständnis für ihre Erwartungen und Anforderungen im Bereich Umwelt verbessern. Ihre Anregungen finden Eingang in das UCMS, werden sorgfältig bewertet und spiegeln sich in den Prozessen, Produkten und Dienstleistungen des Volkswagen Konzerns wider.

Der Volkswagen Konzern hat für seine umweltbezogenen Entscheidungen, für die Steuerung von Projekten und sein Verhalten im Umweltschutz eine Umweltpolitik formuliert. Diese konkretisiert das übergeordnete Leitbild Umwelt. Damit werden Leitplanken für das Verhalten und die Arbeitsweise von Führungskräften sowie Beschäftigten zu fünf Themen gesetzt: Führungsverhalten, Compliance, Umweltschutz, Zusammenarbeit mit Stakeholdern und fortlaufende Verbesserung. Die Umweltpolitik hebt beispielsweise die Integration erneuerbarer Energien, die Dekarbonisierung, nachhaltige Lieferketten sowie die Energieeffizienz hervor. Außerdem beabsichtigt der Volkswagen Konzern, die ökologischen Auswirkungen seiner Prozesse, Produkte und Dienstleistungen zu verringern und das UCMS sowie die Umweltleistung kontinuierlich zu verbessern.

Ausgehend vom Leitbild Umwelt und der Umweltpolitik ist der Umweltschutz fest in den Geschäftsbereichen des Volkswagen Konzerns, wie beispielsweise Produktion, Logistik und Vertrieb, verankert. In der strategischen Vision der Zero Impact Factory entwickelt der Volkswagen Konzern konkrete Schritte hin zu einer nachhaltigeren Produktion. Diese Vision beschreibt eine idealisierte Fabrik, die möglichst klima-, ressourcen- und umweltschonend produziert und somit Umweltauswirkungen bei der Fahrzeug- und Komponentenproduktion reduziert. Auf dem Weg dahin wenden die Marken und Standorte die dafür entwickelten Messmethoden und Steuerungsinstrumente an. Weitere Informationen hierzu erfolgen in Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken." Diese Messmethoden und Steuerungsinstrumente ermöglichen das Erfassen und Reduzieren der quantitativen Umweltauswirkungen der Produktionsstandorte, insbesondere in den Handlungsfeldern Klimaschutz und Energie, Emissionen, Wasser und Abfall. Zusätzlich im Fokus stehen auch qualitative Aspekte wie das Erscheinungsbild der Fabriken, das Engagement für die Biodiversität, der Schutz von Böden, ein funktionierendes Umwelt-Compliance-Management, die Verbesserung der Ressourceneffizienz sowie ein umweltfreundliches Mobilitätsmanagement für Mitarbeiter- und Gütertransport.

In der Initiative Zero Impact Logistics arbeiten die Logistikbereiche im gesamten Konzern daran, die Umsetzung des Leitbildes Umwelt des Volkswagen Konzerns zu unterstützen. Durch die kontinuierliche Optimierung des Transportnetzwerks und der Logistikprozesse werden Transporte vermieden und damit Emissionen reduziert – unter anderem auch mit den Mitteln der Digitalisierung. Darüber hinaus wird der Einsatz neuer emissionsarmer Technologien und Energieträger im Transport von Produktionsmaterialien und Fahrzeugen untersucht, pilotiert und forciert.

Das Vertriebsnetz des Volkswagen Konzerns erstreckt sich weltweit auf über 150 Märkte mit mehr als 17.000 Handels- und Servicestandorten. Neben dem breiten Angebot an vollelektrischen Fahrzeugen und Hybridmodellen haben wir das Projekt goTOzero Retail ins Leben gerufen, das sich auf die Dekarbonisierung und Steigerung der ESG-Leistung des gesamten Vertriebsnetzes fokussiert und unsere Vertriebspartner bei der Umstellung hin zu einem klimaneutralen Geschäftsmodell unterstützen soll.

Eine Konzernrichtlinie für das UCMS regelt die Anforderungen, Aufgaben und Verantwortlichkeiten in Bezug auf Umwelt und Compliance. Sie bildet den Rahmen für die Umsetzung des UCMS über alle Phasen der Geschäftstätigkeit und den gesamten Lebensweg der Fahrzeuge in den Marken und Gesellschaften. Die Richtlinie definiert die Mindestanforderungen an die Gesellschaften und gibt ihnen die Flexibilität, diese in einer Weise umzusetzen, die ihrer Geschäftstätigkeit entspricht. Durch die systematische Umsetzung der Anforderungen aus der KRL zum UCMS wird die Wirksamkeit und Robustheit der Umwelt-Compliance-Managementsysteme der Standorte des Volkswagen Konzerns gestärkt. Festgelegte Rollen und Verantwortlichkeiten sorgen für eine eindeutige Zuordnung von Aufgaben und Kompetenzen. Externe Zertifizierungen führen, neben der Durchführung interner Audits, zu einer objektiven Bewertung dieser Managementsysteme und sichern deren kontinuierliche Weiterentwicklung ab. Mit Hilfe des UCMS wird zudem regelmäßig die Wirksamkeit der Maßnahmen überprüft. Eine detaillierte Erläuterung erfolgt jeweils in Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen" entlang der Kapitel unter

Umweltinformationen. Seine Beschäftigten schult der Volkswagen Konzern regelmäßig im Hinblick auf Umweltschutz und Umwelt-Compliance. Gemäß der KRL sind alle Produktions- und Entwicklungsstandorte im Konzern außerdem aufgefordert, ihre Umweltmanagementsysteme nach ISO 14001 zertifizieren oder nach dem EcoManagement and Audit Scheme (EMAS) validieren zu lassen.

Um den internationalen Rahmenwerken und Anforderungen zu entsprechen, hat der Volkswagen Konzern 2022 ein Responsible Supply Chain System (ReSC-System) implementiert. Das System hat zum Ziel, besonders hohe Risiken in der Lieferkette im Zusammenhang mit Menschenrechtsverletzungen sowie Umwelt zu erkennen und angemessen zu adressieren.

Die Verantwortlichkeiten des Volkswagen Konzerns im Bereich Umwelt sind klar geregelt. Die konzernweite Steuerung des operativen Umweltschutzes verantwortet der Chief Executive Officer (CEO) der Marke Volkswagen Pkw und der Konzernsteuerkreis Umwelt und Energie (KSK-UE), der von zahlreichen Fachgremien unterstützt wird. Dieser informiert den Konzernvorstand regelmäßig über umwelt- und energierelevante Themen. Der KSK-UE koordiniert konzernweit den Austausch und trifft Entscheidungen zu Umwelt- und Energiethemen. Zu seinen Aufgaben gehören die Implementierung von Ressourceneffizienzprogrammen und die Überwachung der Zielverwirklichung. Als oberstes Umweltgremium des Volkswagen Konzerns hat der KSK-UE eine zentrale Rolle in der umweltbezogenen Entscheidungsfindung. Weitere Gremien übernehmen die Steuerung wichtiger Einzelaspekte, wie zum Beispiel der Konzernsteuerkreis Flotten-Compliance. Klimabezogene Themen werden durch regelmäßige Sitzungen der Konzernsteuerkreise (mindestens sechsmal pro Jahr) sowie durch einen kontinuierlichen Austausch mit den Leitern der verschiedenen Forschungs- und Entwicklungseinheiten des Konzerns und der Marken sowie anderer Konzernfunktionen abgestimmt und gesteuert. Zur Unterstützung dieser Abstimmung wurden auf Konzernebene bereichs- und markenübergreifende Arbeitsstrukturen entwickelt. Diese Strukturen bauen auf der Tätigkeit von Gremien wie dem KSK-UE, dem Konzernlenkungsausschuss Produkt-Recycling und der Group Platform Nachhaltigkeit Produkt auf. Das Konzernregelungsmanagement ist zentraler Ansprechpartner für Konzernrichtlinien und überwacht den Gesamtprozess in Bezug auf alle KRL. Ein verantwortlicher Bereich hat die von ihm betreuten KRL und Anlagen mindestens jährlich auf Aktualität zu prüfen und sie erforderlichenfalls zu aktualisieren.

## ÜBERGREIFENDE ZIELE UND METRIKEN

### Reduktion der spezifischen Umwelteinflüsse durch die Produktion

Der Volkswagen Konzern strebt im Bereich der Pkw und leichten Nutzfahrzeuge an, die selbst entwickelte Kennzahl Umweltentlastung Produktion (UEP) bis 2025 um 45 % pro Fahrzeug beziehungsweise Komponententeil gegenüber 2010 zu verbessern. Die UEP ergibt sich als gewichteter Mittelwert aus fünf Kennzahlen: Energieverbrauch, $CO_2$-Emissionen, Wasserverbrauch, Lösemittelemissionen beziehungsweise flüchtige organische Verbindungen (Volatile Organic Compounds – VOC) und Beseitigungsabfälle.

Im Basisjahr 2010 lagen der Energieverbrauch bei 2.519 Kilowattstunden (kWh) je Fahrzeug, die $CO_2$-Emissionen bei 1.096 Kilogrammje Fahrzeug, der Wasserverbrauch bei 4,54 $m^3$ je Fahrzeug, der produktionsspezifische Abfall zur Beseitigung bei 23,3 Kilogramm je Fahrzeug und die VOC-Emissionen bei 4,13 Kilogramm je Fahrzeug.

Die Zielsetzung für die Reduktion der Umweltauswirkungen folgt einem Zielpfad von 2010 bis 2025 mit jährlichen Zwischenzielen. Die Fortschritte werden jährlich überwacht, überprüft und öffentlich kommuniziert.

Eine Vielzahl erfolgreich umgesetzter Maßnahmen wirkte sich auch 2024 positiv auf die Entwicklung der spezifischen Umweltkennzahlen pro Fahrzeug aus. Die UEP verbesserte sich von -44,2 % im Jahr 2023 auf -48,5 % im Jahr 2024. Das Ziel von 45 % Verbesserung bis 2025 wurde damit bereits im Jahr 2024 erreicht. Die nachfolgende Tabelle zeigt Veränderungen der spezifischen Umweltkennzahlen pro Fahrzeug und macht Veränderungen gegenüber dem Basisjahr 2010 sichtbar.

## UMWELTENTLASTUNG PRODUKTION (UEP)

| pro Fahrzeug | Einheit | 2024 | 2023 |
|---|---|---|---|
| Umweltentlastung Produktion (UEP) | % | -48,5 | -44,2 |
| Spezifischer Energiebedarf | % | -21,5 | -21,0 |
| Spezifische $CO_2$-Emissionen | % | -62,8 | -51,0 |
| Spezifische VOC-Emissionen | % | -67,5 | -68,7 |
| Spezifischer Wasserverbrauch | % | -27,1 | -24,7 |
| Spezifischer Abfall zur Beseitigung* | % | -79,4 | -75,9 |

*nur produktionsspezifische Mengen
Die Angaben für das Jahr 2023 erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

Das UEP Ziel steht im Einklang mit dem Leitbild Umwelt goTOzero und unterstützt die Erreichung der Klimaziele sowie die Verbesserung der Energie- und Ressourceneffizienz. Das Ziel leistet außerdem einen Beitrag zur Erreichung der Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen, insbesondere zu den Zielen SDG 6 (sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), SDG 7 (bezahlbare und saubere Energie), SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur), SDG 12 (nachhaltiger Konsum und Produktion), SDG 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz) und SDG 15 (Leben an Land).

Die Kennzahl UEP steht in direktem Zusammenhang mit den Umweltstandards ESRS E1, E2, E3 und E5. In Bezug auf Klimawandel (E1) werden im Rahmen der UEP die Kennzahlen Energieverbrauch und $CO_2$-Emissionen pro Fahrzeug berücksichtigt. Hinsichtlich Umweltverschmutzung (E2) berücksichtigt die UEP die VOC-Emissionen pro Fahrzeug. Im Hinblick auf Wasserressourcen (E3) wird der Wasserverbrauch pro Fahrzeug einbezogen. Schließlich adressiert die UEP über die Bewertung von Abfällen zur Beseitigung auch das Thema Kreislaufwirtschaft (E5).

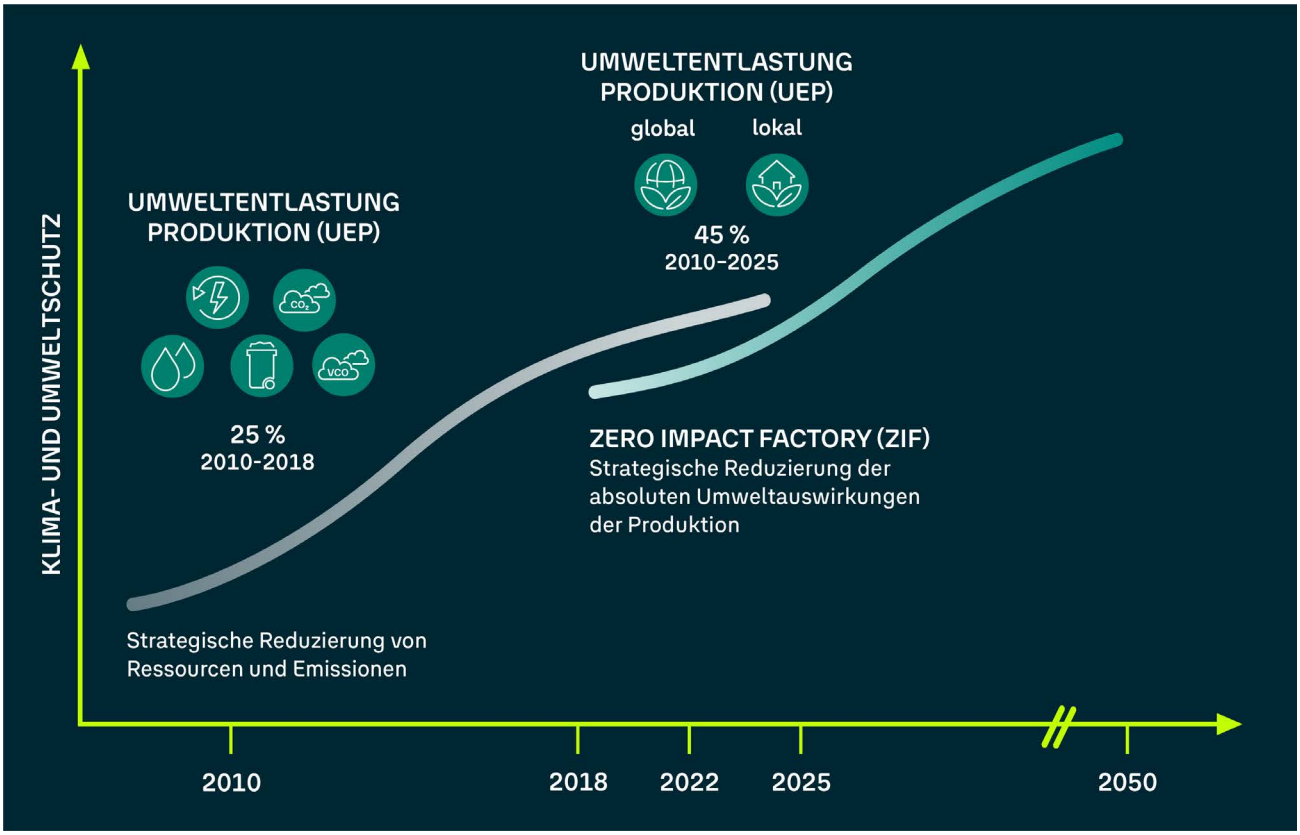
### Reduktion der absoluten Umwelteinflüsse durch die Produktion

Mit der strategischen Vision der Zero Impact Factory strebt der Volkswagen Konzern an, dass die Umweltauswirkungen seiner Produktionsstandorte weltweit einheitlich und ganzheitlich gemessen und bewertet werden. Dafür wurden zwei eigenständige Methoden entwickelt: Die Site Checklist analysiert qualitative Aspekte eines Standorts in elf Handlungsfeldern, während die Impact-Points-Methode eine quantitative Bewertung der absoluten Umweltauswirkungen eines Standorts ermöglicht.

Im Rahmen der Impact-Points-Methode verfolgt der Volkswagen Konzern das konkrete Ziel, die absoluten negativen Umweltauswirkungen seiner Produktionsstandorte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Komponenten gegenüber 2018 stufenweise um 37,5 % bis 2030, um 68,8 % bis 2040 und anschließend weiter in Richtung bilanzieller Neutralität im Jahr 2050 zu reduzieren. Dieses Ziel löst 2025 das UEP-Ziel ab. Die Fortschritte werden jährlich überwacht, überprüft und ab dem Berichtsjahr 2025 öffentlich kommuniziert.

Die Ziele zur Verringerung der Impact Points stehen im Einklang mit dem Leitbild Umwelt goTOzero. Sie unterstützen die Erreichung interner wie externer Klimaziele, die Verbesserung der Energie- und Ressourceneffizienz sowie die Reduktion schädlicher Emissionen in Luft und Gewässer. Die Zielsetzung trägt zur Erreichung der übergeordneten SDGs bei, insbesondere zu den Zielen SDG 6 (sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), SDG 7 (bezahlbare und saubere Energie), SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur), SDG 12 (nachhaltiger Konsum und Produktion), SDG 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz) und SDG 15 (Leben an Land).

Die Messung der Umweltauswirkungen der Produktion mittels Impact Points bildet die methodische Grundlage zur Erreichung unserer Vision einer Produktion mit minimalen Auswirkungen auf die Umwelt. Nachfolgende Abbildung zeigt die damit einhergehende Transition von der Steuerungskennzahl UEP hin zu den Impact Points.



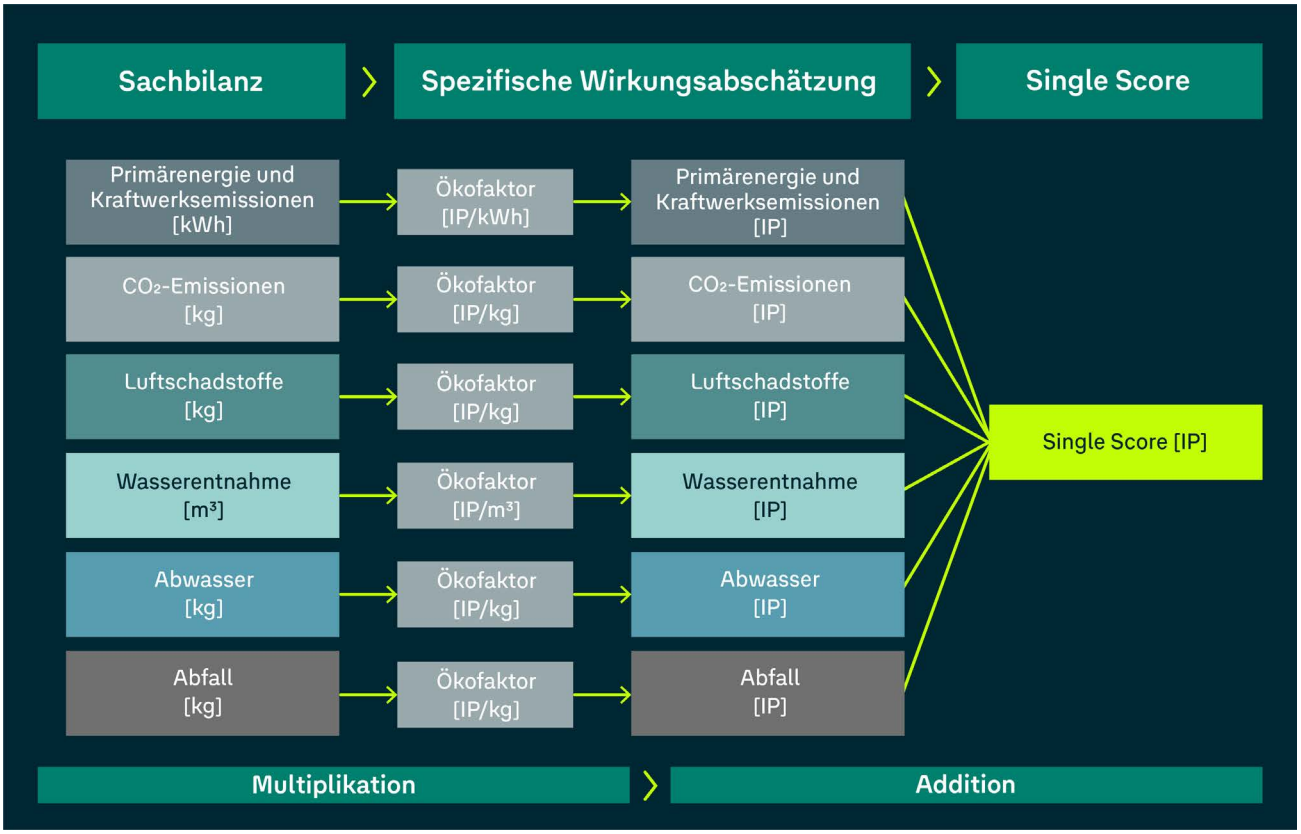

Die Impact-Points-Methode wurde in enger Zusammenarbeit mit wissenschaftlichen Partnern, insbesondere mit der Technischen Universität Berlin, entwickelt und in zwei wissenschaftlichen Veröffentlichungen publiziert. Diese sind öffentlich unter https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0959652622052209 und https://www.mdpi.com/2071-1050/16/7/3011 abrufbar. Die Impact-Points-Methode basiert auf der Methode der ökologischen Knappheit, die die Wirkung von Schadstoffemissionen und Ressourcenentnahmen auf die Umwelt bewertet. Dabei werden aktuelle Umweltbelastungen in Relation zu den gesellschaftspolitisch als zulässig angesehenen Belastungen gesetzt. Diese sogenannten Belastbarkeitsgrenzen wurden für die Impact-Points-Methode aus nationalen Gesetzgebungen, internationalen Zielen sowie aus wissenschaftlichen Prinzipien abgeleitet. Die Impact-Points-Methode berücksichtigt dabei sechs übergeordnete Umweltaspekte:

- Primärenergie und Kraftwerksemissionen beziehen sich auf die Bereitstellung und Transmission von Energie durch die Energieinfrastruktur sowie Emissionen am Kraftwerk wie VOC, Stickoxide ($NO_x$) und Staub (Particulate Matter, PM).
- CO2-Emissionen umfassen den Ausstoß von Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) direkt am Standort (Scope 1) beziehungsweise indirekt durch Energiebezug (Scope 2).
- Luftschadstoffe beinhalten den lokalen Ausstoß von Luftschadstoffen wie VOC, Stickoxide und Staub direkt am Standort.
- Wasserentnahme berücksichtigt die lokale Wasserentnahme sowie die Nutzung der externen Frischwasserinfrastruktur.
- Abwasser bezieht sich auf die Einleitung von Schadstoffen wie Stickstoff (N), Phosphor (P), Nickel (Ni) und Zink (Zn) in lokale Gewässer sowie die Nutzung von externer Abwasserinfrastruktur.
- Abfälle berücksichtigen sowohl die Transporte als auch die Entsorgungsprozesse für die in der Produktion entstehenden Abfälle (zum Beispiel Deponierung, thermische und stoffliche Verwertung oder Nutzung als Ersatzrohstoffe).

Zur Ermittlung der Umweltauswirkungen wird im Rahmen der Impact-Points-Methode eine standardisierte Vorgehensweise analog zur Ökobilanzierung angewandt. Zunächst wird ein Dateninventar erstellt (Sachbilanz). Anschließend erfolgt die Ermittlung der Umweltauswirkungen je Umweltaspekt durch Multiplikation mit sogenannten Ökofaktoren (Wirkungsabschätzung). Die Höhe eines Ökofaktors beschreibt die Relevanz des jeweiligen Umwelt-

aspekts, wie beispielsweise $CO_2e$-Emissionen, im Vergleich zu anderen Aspekten. Die Ökofaktoren berücksichtigen dabei sowohl planetare Grenzen als auch politische Zielsetzungen der Länder, in denen der Volkswagen Konzern Produktionsstandorte betreibt. So erzeugt die Wasserentnahme an einem Standort mit geringem lokalen Wasserrisiko weniger Impact Points als an einem Standort mit hohem lokalen Wasserrisiko. Hieraus ergibt sich eine Gewichtung der Umweltaspekte.

Die nachfolgende Abbildung zeigt eine schematische Darstellung des Berechnungsweges zur Impact-Points-Methode.




Die Kennzahl der Impact Points steht in direktem Zusammenhang mit den Umweltstandards ESRS E1, E2, E3 und E5. In Bezug auf Klimawandel (E1) berücksichtigen die Impact Points sowohl die Umweltaspekte Primärenergie und Kraftwerksemissionen als auch CO2-Emissionen. Hinsichtlich Umweltverschmutzung (E2) bezieht die Methode die Umweltaspekte Luftschadstoffe und Abwasser ein. Im Hinblick auf Wasser (E3) wird der Umweltaspekt Wasserentnahme berücksichtigt. Schließlich adressieren die Impact Points über den Umweltaspekt Abfall auch das Thema Kreislaufwirtschaft (E5).

### Berücksichtigung qualitativer Umweltaspekte in der Produktion

Die intern entwickelte Site Checklist stellt neben den Impact Points die zweite Bewertungsmethode im Rahmen der strategischen Vision Zero Impact Factory dar. Mit ihr wird die Umsetzung festgelegter Kriterien hinsichtlich umweltbezogener Eigenschaften einer Fabrik in elf Handlungsfeldern nachverfolgt. Der Volkswagen Konzern strebt für seine Produktionsstandorte bis zum Jahr 2030 im Mittel mindestens einen Erfüllungsgrad von 60 % der Site Checklist an. Bis 2040 soll dieser Wert auf 73,4 % und bis 2050 auf 87,2 % steigen. Diese Zielsetzung gilt für Produktionsstandorte, die Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Komponenten herstellen. Im Basisjahr 2022 lag die Absprungbasis konzernweit bei 44,5 % durchschnittlicher Erfüllung der Site Checklist. Über die Zielerreichung wird ab dem Jahr 2025 öffentlich berichtet.

Die Zielsetzung trägt zur Erreichung der übergeordneten SDGs bei, insbesondere zu den Zielen SDG 6 (sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), SDG 7 (bezahlbare und saubere Energie), SDG 9 (Industrie, Innovation und Infra-

struktur), SDG 12 (nachhaltiger Konsum und Produktion), SDG 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz) und SDG 15 (Leben an Land).

Die Site Checklist wurde in Zusammenarbeit mit verschiedenen Konzernfachbereichen, Marken und Gesellschaften entwickelt und orientiert sich an internen sowie externen Vorgaben wie beispielsweise dem EU Green Deal und der EU-BREF-Dokumentation für die besten verfügbaren Technologien (BAT).

Die Site Checklist umfasst elf Handlungsfelder mit insgesamt über 140 überwiegend qualitativen Umweltkriterien: Umwelt Compliance, Architektur und Wahrnehmung, Planung, Digitalisierung, Wasser, Energie und CO2, Material, Boden, Biodiversität, Schadstoffe sowie Mobilität.

Die Handlungsfelder und Kriterien der Site Checklist werden regelmäßig evaluiert und bei Bedarf aktualisiert. Die Standorte bewerten jedes Kriterium als erfüllt oder nicht erfüllt. Kriterien dürfen dabei nur als erfüllt bewertet werden, wenn dies mit geeigneten Prüfnachweisen belegt ist. Zulässige Nachweise und Mindestkriterien sind in einem internen Leitfaden definiert. Aus der Erfüllung der Einzelkriterien ergibt sich für jedes der elf Handlungsfelder ein Erfüllungsgrad zwischen 0 % (kein Kriterium erfüllt) und 100 % (alle Kriterien erfüllt). Die Standortergebnisse berechnen sich jeweils als Mittelwert dieser Erfüllungsgrade, wobei alle Handlungsfelder gleich gewichtet werden. Das Konzernergebnis ergibt sich schließlich als Mittelwert aller Standortergebnisse.

Die Methode der Site Checklist mit ihren elf Handlungsfeldern steht in direktem Zusammenhang mit den Umweltstandards ESRS E1 bis E5. Ein Bezug zum Thema Klimawandel (E1) wird insbesondere über die Handlungsfelder Energie und $CO_2$ und Mobilität hergestellt. Die Handlungsfelder Boden und Schadstoffe stehen in direktem Zusammenhang mit dem Thema Umweltverschmutzung (E2). Hinsichtlich Wasser (E3) enthält die Site Checklist ein gleichnamiges Handlungsfeld mit entsprechenden Bewertungskriterien. Das Handlungsfeld Biodiversität steht in Zusammenhang mit dem Thema Biologische Vielfalt und Ökosysteme (E4). Schließlich adressiert das Handlungsfeld Material das Themenfeld Kreislaufwirtschaft (E5).

### Erhöhung der Anzahl von Zuliefernden mit Umweltzertifizierungen

Der Volkswagen Konzern verfolgt das Ziel, seine Umweltauswirkungen in der vorgelagerten Lieferkette zu verbessern. Dafür wurde im Rahmen der regenerate+ das Ziel gesetzt, bis 2040 nachweisen zu können, dass mehr als 95 % der direkten Lieferanten, basierend auf ihrem Umsatzanteil am Gesamtbeschaffungsvolumen, ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem (zum Beispiel gemäß ISO 14001 oder EMAS) etabliert haben. Das Ziel gilt für Lieferanten mit Produktionsstandorten, an denen mehr als 100 Arbeitskräfte beschäftigt sind. Als Ausgangspunkt für die Fortschrittsmessung dient das Jahr 2023, in dem 80 % der Lieferanten bereits ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem besaßen. Im Berichtsjahr konnte der Anteil auf 85 % erhöht werden.

Verschriftlicht wurde das Ziel auch im Code of Conduct für Geschäftspartner. Seit 2022 ist ein Nachweis darüber im Rahmen des Volkswagen Konzern Sustainability Ratings (S-Rating) erforderlich.

Zur Erreichung des Ziels bis 2040 werden die Fortschritte jährlich durch das Nachhaltigkeitsmanagement der Beschaffung überwacht. Die Methodik basiert auf einem standardisierten Fragebogen zur Selbsteinschätzung, dessen Angaben und Dokumente von einem externen Dienstleister zentral überprüft und validiert werden. Zudem erfolgt eine Risikoanalyse unter Einbeziehung von Daten externer Dienstleister und risikobasierten Audits. Damit sollen auf die Zielerreichung hingewirkt und regelmäßige Abweichungen frühzeitig erkannt werden.

### Einheitliche Erfassung von Umweltdaten

Die Umweltdaten der Standorte stellen eine wichtige Grundlage für die Ermittlung quantitativer Kennzahlen dar, die in den Kapiteln ESRS E1 bis E5 berichtet werden (für eine Beschreibung des Berichtsumfangs der Kapitel unter Umweltinformationen, siehe Berichtsumfang des Kapitels „Allgemeine Informationen“). Mit der internen Konzernnorm VW 98000 legt der Volkswagen Konzern fest, wie diese sogenannten Umweltindikatoren innerhalb des Unternehmens einheitlich ermittelt und dokumentiert werden sollen. Insgesamt werden circa 200 Umweltindikatoren auf Standortebene erfasst und über das interne Umweltinformationssystem (UIS) berichtet. Die Bereitstellung der Umweltindikatoren liegt in der Zuständigkeit und Verantwortung des jeweiligen Standorts.

Für die Erfassung von Umweltindikatoren sind grundsätzlich folgende Verfahren zulässig: Mit höchster Priorität sollen direkte Messungen physikalischer Größen erfolgen. Dies beinhaltet beispielsweise die Messung der Abwassermengen mittels Durchflussmessgeräten, die Ermittlung der Abfallmengen mittels Wiegen oder die

Ablesung von Energieverbräuchen an Energiezählern. Mit nachrangiger Priorität ist eine Berechnung von Umweltindikatoren aus Messgrößen zulässig, falls eine direkte Messung technisch oder wirtschaftlich nicht realisierbar ist. Dies gilt etwa für die freigesetzte Menge an $CO_2e$ aus der Nutzung von Brennstoffen oder die Emission von Schadstoffen ins Abwasser, welche üblicherweise auf Grundlage von Stichprobenmessungen extrapoliert wird. Mit geringster Priorität ist eine Schätzung von Indikatoren auf Basis nachvollziehbarer Annahmen zulässig – beispielsweise einer proportionalen Abhängigkeit der Abfallmenge von der gefertigten Stückzahl. Grundsätzlich müssen alle angewandten Verfahren durch unabhängige Dritte, wie beispielsweise Zertifizierer oder Wirtschaftsprüfer, nachvollziehbar und prüfbar sein.

Umweltangaben werden in den Abschnitten unter Umweltinformationen entsprechend der ESRS-Anforderungen für den E1-5 (Energie), E1-6 (THG-Emissionen), E2-4 (Emissionen in Luft und Wasser) und E4-SBM3 (biodiversitätssensible Gebiete) für den Volkswagen Konzern und Gesellschaften mit operativer Kontrolle erhoben (gemäß Berichtsumfang des Kapitels „Allgemeine Informationen“). Kennzahlen die über diese Offenlegungsanforderungen hinausgehen, werden für die Gesellschaften mit operativer Kontrolle freiwillig berichtet.

# Klimawandel

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen und richtet seine eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell $CO_2$-neutrales Unternehmen zu sein.

## WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

### Auswirkungen im Bereich Klimaschutz und Energie

Die nachstehend geschilderten positiven und negativen Auswirkungen in den Bereichen Klimaschutz und Energie wurden im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse jeweils als wesentliche tatsächliche und auch potenzielle Auswirkungen bewertet. Es ist zu erwarten, dass sowohl die positiven als auch die negativen Auswirkungen über einen langfristigen Zeithorizont anhalten.

Entlang der Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns entstehen THG-Emissionen, insbesondere in der Nutzungsphase unserer Produkte, welche zum Klimawandel beitragen. Zudem werden durch den Abbau und die Verarbeitung von Rohstoffen und durch die Herstellung von Komponenten in der Lieferkette sowie im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeiten THG-Emissionen verursacht.

Negative Auswirkungen entstehen in diesem Zuge auch durch den Energieverbrauch entlang der Wertschöpfungskette. Ausschlaggebend ist der weiterhin signifikante Anteil von fossilen Energieträgern, deren Herstellung und Nutzung mit THG- und weitere Emissionen verbunden sind. Schwerpunkte sind auch hier die Nutzungsphase der Produkte, die Produktionsprozesse in der vorgelagerten Wertschöpfungskette sowie die eigene Produktion.

Zugleich trägt der Volkswagen Konzern entlang der Wertschöpfungskette zu positiven Auswirkungen im Bereich Klimaschutz und Energie bei, indem er THG-Emissionen reduziert und die Nutzung erneuerbarer Energien fördert. Die größten Effekte zeigen sich hierbei in der nachgelagerten Wertschöpfungskette bei der Nutzung der Fahrzeuge: Durch den Übergang zur E-Mobilität, welcher in breitem Umfang den Einsatz von erneuerbaren Energien im Verkehrssektor ermöglicht, werden Primärenergiebedarf und THG-Emissionen im Vergleich zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren reduziert.

Die Prozesse zur Identifizierung möglicher Auswirkungen im Zuge der THG-Bilanzierung beziehungsweise des Energiemanagements sind unter dem Abschnitt „Metriken: Klimawandel“ zur Erhebung der relevanten Kennzahlen beschrieben.

### Prozessbeschreibung und Ergebnisse Klimarisikoanalyse

#### Übergangsrisiken

Die Identifizierung von möglichen Übergangsrisiken und -chancen erfolgte mit Hilfe einer Szenarioanalyse sowie auf Basis weiterer unternehmensinterner Quellen im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Vorgehensweise bei der Identifizierung der wesentlichen Informationen“ des Kapitels „Allgemeine Informationen“).

Die Zeithorizonte der Analyse entsprechen dabei den allgemeinen Festlegungen in diesem Bericht. Unter dem Abschnitt „Vorgehensweise bei der Identifizierung der wesentlichen Informationen“ des Kapitels „Allgemeine

Informationen“ sind die Verbindungen zwischen der Lebensdauer der Kapitalgüter und den Zeithorizonten der strategischen Planung dargestellt.

Für die Szenarioanalyse wurde das Szenario „Net Zero by 2050” der Internationalen Energieagentur (IEA) herangezogen. Maßgebliche Quellen waren hier der IEA-Bericht "Net Zero Roadmap: A Global Pathway to Keep the 1.5 °C Goal in Reach - 2023 Update“ sowie der „Global EV Outlook 2024“. Die Berichte berücksichtigen die zum Erstellungszeitpunkt aktuellen International Panel for Climate Change (IPCC)-Sachstandsberichte und damit den aktuellen Stand der Klimawissenschaft. Das zugrundeliegende „Global Energy and Climate Model” der IEA modelliert nicht nur die erforderliche Transformation des Transportsektors, sondern auch von weiteren, für Wertschöpfungskette und Geschäftsmodell des Konzerns relevanten Sektoren wie Energie- und Rohstoffproduktion.

Das Szenario richtet sich in seinem Ambitionsgrad am Idealziel des Pariser Klimaschutzabkommens aus, die Erderwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen; das Szenario sieht eine begrenzte Überschreitung der 1,5 °C -Grenze vor, wobei der globale Temperaturanstieg bis 2100 auf etwa 1,4 °C zurückgeht.

Damit eignet es sich für eine Einschätzung einer maximal zu erwartenden Intensität und Geschwindigkeit der Übergangsereignisse und somit der maximalen Risikoexposition. Verläufe mit geringerer Intensität und Geschwindigkeit insbesondere der regulatorischen Rahmenbedingungen wurden zudem im Rahmen der Strategieentwicklung durch den Konzern untersucht, um Unsicherheiten hinsichtlich der Ausprägung der Risikotreiber zu adressieren (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Strategie: Klimawandelresilienz“). Hierbei wurden keine zusätzlichen Risiken identifiziert.

Das „IEA Net Zero by 2050“-Szenario fordert von Automobilherstellern eine proaktive Anpassung an striktere Regularien, technologische Disruptionen und den Wandel des Energiemixes. Der Fokus auf Elektrofahrzeuge, innovative Geschäftsmodelle und nachhaltige Wertschöpfungsketten wird als entscheidend definiert, um die Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu sichern und den Anforderungen der Netto-Null-Ziele gerecht zu werden.

Das Szenario betrachtet verschiedene Zeithorizonte; speziell zum Transportsektor sind konkrete Aussagen zu den Zeitpunkten 2030, 2035 und 2050 enthalten. Der Fokus der Analyse lag auf der Entwicklung bis 2030 für den mittelfristigen Zeithorizont sowie 2035 für den langfristigen Zeithorizont.

Auf Basis des Szenarios konnten mehrere relevante Übergangsereignisse identifiziert werden. Das Szenario basiert auf der Annahme, dass Regierungen weltweit ambitionierte Klimapolitiken umsetzen, darunter $CO_2$-Bepreisung, strengere Flotten-Emissionsstandards und Verbote für Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor (ICE) in wichtigen Märkten. Zugleich wird der Ausbau von Anreizsystemen zur Förderung elektrischer Fahrzeuge angenommen.

Marktseitig nimmt das Szenario an, dass steigende Verfügbarkeit und Kostenrückgang die Nachfrage nach elektrischen Fahrzeugen zusätzlich vorantreiben. Voraussetzung hierfür ist jedoch der schnelle Ausbau der Ladeinfrastruktur. Unter diesen Annahmen steigt der Anteil von Elektrofahrzeugen unter den weltweit verkauften Pkw 2030 bis auf 67 % an, unter den schweren Lastwagen auf 37 %. Diese Entwicklung kann allerdings regional stark unterschiedlich ausfallen.

Hierdurch ergibt sich mittel- bis langfristig eine erhöhte Nachfrage nach Batterierohstoffen sowie nach nachhaltig produzierten und kreislauffähigen Materialien. Für diese kann es zu eingeschränkter Verfügbarkeit und Preissteigerungen kommen.

Aus technologischer Perspektive setzt das Szenario eine Weiterentwicklung der derzeitigen Batterietechnologie sowie sektorübergreifend eine deutliche Steigerung der Energieeffizienz voraus. Hierdurch könnten die Emissionen aus der vorgelagerten Wertschöpfungskette deutlich gesenkt werden.

Die Übergangsereignisse wurden entlang der Wertschöpfungskette verortet sowie qualitativ hinsichtlich Auswirkungen auf Strategie und Geschäftsmodell in Form möglicher Risiken und Chancen analysiert. Diese wurden mit den in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse formulierten Risiken und Chancen abgeglichen.

Die Bewertung erfolgte im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse durch relevante Fachbereiche, in Abstimmung mit dem Konzern-Risikomanagement und dem Nachhaltigkeitsmanagement (siehe Abschnitt „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ im Kapitel „Allgemeine Informationen”).

Das Risiko einer Verfehlung der gesetzlichen weltweiten Flottenemissionsziele, beispielsweise bedingt durch eine nicht ausreichende Umstellung auf elektrische Antriebe oder fehlende Marktresonanz, wurde dabei für den

Konzern als wesentlich definiert. Finanzielle Effekte ergeben sich vor allem durch dann zu leistende Abgaben. In diesem Zusammenhang wurde im Berichtsjahr ein mittlerer dreistelliger Millionen-Euro-Betrag den Rückstellungen zugeführt. Auch im Jahr 2025 sind vorrausichtlich finanzielle Effekte mit diesem Risiko verbunden. Dieses Risiko wurde für alle Zeithorizonte als wesentlich eingestuft.

Wesentliche Risiken, die aus dem Bedarf nach nachhaltigen Rohstoffen resultieren, sind im Kapitel „Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft" beschrieben.

### Physische Risiken

Für die Bewertung klimabezogener Risiken der eigenen Standorte wurden Klimagefahren für die 200 wichtigsten Konzernstandorte untersucht. Diese umfassen sämtliche Produktionsstandorte sowie wichtige Vertriebs-, Verwaltungs- und Entwicklungsstandorte.

Die Untersuchung erfolgte über ein Software-Tool, welches die Geokoordinaten der Standorte nutzt. Es wurden sowohl chronische Gefahren wie Hitze- und Kältestress als auch akute physische Gefahren wie Flussüberschwemmungen oder Sturmfluten analysiert.

Die Betrachtungszeiträume sind an denen des genutzten Software-Tools ausgerichtet und stimmen weit gehend mit den in diesem Bericht angelegten Zeiträumen überein. Der kurzfristige Zeitraum entspricht dem der Status quo-Betrachtung im Tool. Der mittelfristige Zeitraum betrachtet die Entwicklung bis 2030 und stimmt mit dem Zeitraum der strategischen Planung des Konzerns einschließlich der Planung der Kapitalallokation überein. Der langfristige Zeithorizont betrachtet die Entwicklung bis 2050, um der potenziellen Lebensdauer der Vermögenswerte Rechnung zu tragen.

Für die Prognose wurde das Shared-Socioeconomic-Pathway (SSP5-8.5) Szenario des IPCC herangezogen, welches ein high emission scenario nach dem aktuellen Stand der Klimawissenschaften darstellt und somit die maximal zu erwartende Risikoexposition hinsichtlich Schwere und Eintrittswahrscheinlichkeit plausibel abdeckt. Es prognostiziert bis Ende des 21. Jahrhunderts eine Erwärmung von 3,3 °C bis 5,7 °C und basiert auf intensiver fossiler Brennstoffnutzung, wirtschaftlichem Wachstum und energieintensiven Lebensstilen.

Für die eigene Geschäftstätigkeit wurde festgestellt, dass ein Teil der untersuchten Standorte bereits heute gegenüber relevanten Klimagefahren exponiert ist, wie etwa Flussüberschwemmungen oder Sturmfluten. Im Rahmen der Risikoanalyse wurden auch weitere Stressfaktoren (zum Beispiel Hitzestress, Kältestress, Niederschlag) mit untersucht. Diese Risiken sind weniger relevant hinsichtlich der negativen Auswirkungen auf die Produktionstätigkeit.

Das Risiko durch direkte Schäden und einem daraus resultierenden Ausfall der Produktion wurde jedoch anhand der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen auf Ebene des Konzerns im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse über alle betrachteten Zeithorizonte als nicht wesentlich eingestuft.

Die vorgelagerte Wertschöpfungskette wird prozess- und datengestützt sowohl im Kurzfrist- als auch im Langfristbereich überwacht und untersucht. Basierend auf aktuellen Vorhersagen zum Klimawandel wird die vorgelagerte Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns zukünftig klimabedingten Gefahren ebenfalls stärker ausgesetzt sein. Als Konsequenz kann es zu Versorgungsstörungen und Anpassungen der Produktionsprogramme in den Produktionsstandorten des Konzerns kommen. Dies wurde im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als wesentliches Risiko über alle betrachteten Zeithorizonte identifiziert.

## Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die identifizierten wesentlichen Auswirkungen und Risiken im Feld Klimaschutz und Energie haben Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Strategie des Konzerns. In der Konzernstrategie nehmen die Themenfelder Klimaschutz und Energie unter der Perspektive der Dekarbonisierung der Geschäftsaktivitäten des Konzerns eine der Schlüsselrollen ein. Der Klimaschutz ist zudem ein zentrales Element der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+. Eine detaillierte strategische Einordnung der wesentlichen Auswirkungen und Risiken erfolgt unter dem Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan".

Informationen zur künftigen Anpassungsfähigkeit von Strategie und Geschäftsmodell im Hinblick auf wesentliche Übergangsrisiken finden sich unter dem Abschnitt „Strategie: Klimawandelresilienz".

Die wesentlichen Auswirkungen und Risiken werden durch Richtlinien, Maßnahmen und Ziele auf unterschiedlichen Ebenen adressiert. Im Vordergrund stehen hierbei die Minderung negativer Auswirkungen, die Stärkung positiver Auswirkungen sowie die Vermeidung beziehungsweise Minderung wesentlicher Risiken.

Die Richtlinien und übergeordneten Maßnahmen im Hinblick auf die beschriebenen wesentlichen positiven und negativen Auswirkungen im Bereich Klimaschutz und Energie werden unter Abschnitt „Minderung des Klimawandels und Energieeffizienz" beschrieben. Unter Abschnitt „Einsatz erneuerbarer Energien" werden weitere Maßnahmen bezogen auf die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette beschrieben, inklusive der Nutzungsphase der Produkte.

Weitere Details und Umsetzungsbeispiele zu Maßnahmen finden sich unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel". Dabei zielen die Maßnahmen unter dem Abschnitt „Keine Dekarbonisierung ohne Elektromobilität", „Steigerung der Fahrzeugeffizienz", „Bilanziell $CO_2$e-neutrale Nutzungsphase" sowie „Beitrag zu einer klimaschonenden Logistik und Hard-to-Abate-Sektoren" auf die Auswirkungen in der Nutzungsphase der Produkte ab. Die Maßnahmen unter dem Abschnitt „Klimaschutz in der Fertigung", „Zero Impact Logistics" und „Dekarbonisierung der Händlernetze" betreffen die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit sowie Teile der nachgelagerten Wertschöpfungskette. Die Maßnahmen in Bezug auf die vorgelagerte Lieferkette werden unter dem Abschnitt „Vorgaben für Dekarbonisierung in der Lieferkette" dargestellt.

Richtlinien und Maßnahmen zur Steuerung der wesentlichen Risiken sind unter dem Abschnitt „Strategie: Klimawandelresilienz" dargestellt.

Das unter Abschnitt „Reduktion der Scope 3 THG-Emissionen in der Nutzungsphase" dargestellte Ziel zahlt zudem auf das identifizierte wesentliche Übergangsrisiko ein. Gleiches gilt für die unter dem Abschnitt „Keine Dekarbonisierung ohne Elektromobilität" und „Steigerung der Fahrzeugeffizienz" dargestellten Maßnahmen.

## STRATEGIE: KLIMAWANDEL UND ÜBERGANGSPLAN

### Strategie für den Klimawandel

Nachhaltigkeit wird ein bedeutsames Thema in der Geschäftswelt bleiben und weiter an Bedeutung gewinnen, getrieben durch die immer deutlicher werdenden spürbaren Folgen des Klimawandels, ein größeres Bewusstsein für nachhaltige Lebensstile bei den Kundinnen und Kunden und nicht zuletzt durch Rahmenbedingungen wie das Pariser Klimaschutzabkommen.

Die Dekarbonisierung ist ein Kernbestandteil der Konzernaktivitäten und nimmt eine Schlüsselrolle in der Strategie des Volkswagen Konzerns ein. Unsere Dekarbonisierungsstrategie umfasst grundsätzlich den gesamten Konzern. Ein konzernweiter Dekarbonisierungsplan im Sinne des ESRS E1 Paragraph 16 liegt bisher noch nicht vor; die TRATON GROUP und MAN Energy Solutions verfügen über keinen Übergangsplan. Die TRATON GROUP und MAN Energy Solutions entwickeln eigenständige Übergangspläne die in den folgenden Berichtszyklen integriert werden sollen. Die in Folge dargestellten Maßnahmen und Kennzahlen zur Implementierung des Dekarbonisierungsprogramms fokussieren sich auf den Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge des fahrzeugbezogenen Geschäfts. Die durch die Digitalisierung und Elektrifizierung getriebene Transformation erfordert umfassende Investitionen, welche in der Konzernstrategie verankert und in der Mittelfristplanung berücksichtig sind.

### Operationalisierung des Dekarbonisierungsprogramms

Unser Dekarbonisierungsprogramm für unseren Geschäftsbereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge schließt den gesamten Lebensweg unserer Produkte ein. Dieses wird über eine klare Maßnahmenhierarchie operationalisiert. Für den Geschäftsbereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wird diese Maßnahmenhierarchie im Folgenden beschrieben: An erster Stelle stehen Maßnahmen, mit denen sich $CO_2$e-Emissionen vermeiden lassen. An zweiter Stelle folgen die Maßnahmen, mit denen der Konzern die Energieversorgung in der gesamten Wertschöpfungskette und in allen Lebensphasen eines Fahrzeugs sukzessive auf regenerative Energie umstellen will. Zuletzt werden in ausgewählten Fällen nicht vermeidbare $CO_2$e-Emissionen über Klimaschutzprojekte kompensiert, die höchsten internationalen Standards Rechnung tragen. Weiterführende Informationen folgen unter dem Abschnitt „Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen".
Innerhalb der Maßnahmenhierarchie, definiert der Volkswagen Konzern weiterhin vier Dekarbonisierungshebel mittels derer die Erreichung der Emissionsreduktionsziele geplant sind: (1) Elektromobilität (2) Umstellung der

Energieversorgung (3) Energieeffizienz und (4) Dekarbonisierung in der Wertschöpfungskette. Die Dekarbonisierungshebel werden unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel“ näher erläutert. Für unsere Produktionsstandorte (Scope 1 und 2) verfolgen wir hierbei das Ziel, die Emissionen von 2018 bis 2040 absolut um 90 % zu senken und die Restemissionen zu neutralisieren, um eine bilanzielle $CO_2$e-Neutralität unserer Produktionsstandorte zu erreichen. Im Bereich der Scope 3 Emissionen verfolgen wir das Ziel, die $CO_2$e-Emissionen in der Nutzungsphase von 2018 bis 2030 um 30 % zu reduzieren. Konkrete Maßnahmen zur Zielerreichung, wie beispielsweise Klimaschutz in der Fertigung sowie Keine Dekarbonisierung ohne E-Mobilität, werden unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel“ beschrieben.

### Bekenntnis zum Pariser Klimaschutzabkommen und unsere Klimaziele

Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und richten unsere eigenen Aktivitäten am 1,5 °C -Ziel aus. Unsere Ambition ist es, als Unternehmen bis 2050 bilanziell $CO_2$-neutral zu sein. Diese erreichen wir mit Hilfe unserer oben beschrieben Maßnahmenhierarchie, wobei wir mit klarer Priorität zuerst Emissionen verringern und vermeiden und nur für schwer oder nicht zu vermeidende Emissionen Offsetting-Maßnahmen anwenden. Auf dem Weg zur bilanziellen $CO_2$-Neutralität haben wir uns ein Zwischenziel gesetzt: So ist es unser Ziel, die produktionsbedingten $CO_2$e-Emissionen bis 2030 im Vergleich zum Basisjahr 2018 um 50,4 % zu reduzieren. Die renommierte Science Based Targets Initiative (SBTi) hat bestätigt, dass unser Unternehmen mit dieser Zielsetzung für die Produktionsphase (Scope 1 und 2) die Voraussetzungen erfüllt, mit dazu beizutragen, die Erderwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen. Zudem will der Volkswagen Konzern bis 2030 die $CO_2$e-Emissionen in der Nutzungsphase (Scope-3-Kategorie 11) der Pkw und leichten Nutzfahrzeuge um 30 % im Vergleich zu 2018 reduzieren. Dieses Ziel ist ebenfalls durch die SBTi auf unter 2°C unabhängig zertifiziert worden.

### Strategische Umsetzung durch das konzernweite Nachhaltigkeitsmanagement

Im Volkswagen Konzern wurde zudem ein konzernweites Nachhaltigkeitsmanagement etabliert, das auch das Thema Klimaschutz umfasst. Die hiermit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer internen Konzernrichtlinie festgehalten.

Der Fortschritt des Übergangsplans wird durch die strategischen Kennzahlen gemessen. Die strategischen Kennzahlen sind unter anderem Scope 1 und 2 Emissionen und der Anteil der Elektrofahrzeuge (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „THG-Emissionen“ sowie Kapitel „Allgemeine Informationen“). Diese messen auch den Fortschritt der regenerate+.

### Aktivitäten im Rahmen der EU-Taxonomie

Detaillierte Ausführungen zur EU-Taxonomie erfolgen im Kapitel „EU-Taxonomie“.

### Produktionskapazitäten und technische Anlagen

Produktionskapazitäten und technische Anlagen, die auf die Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren fokussiert sind, laufen Gefahr, im Zuge des Übergangs zu einer dekarbonisierten Wirtschaftsweise an Wert zu verlieren und möglicherweise zu sogenannten „gestrandeten Vermögenswerten“ zu werden. Der Anteil dieser Investitionen ist im Vergleich zu den THG-Emissionen (gesamt) des Unternehmens jedoch nachgelagert, da er sich im Wesentlichen auf die Herstellung der Fahrzeuge beschränkt. Der Konzern begegnet diesem Risiko durch die Fokussierung seines Investitionsprogramms auf Kapazitäten, die der Transformation des Unternehmens dienen.

### Exposition hinsichtlich Kohle-, Öl- oder Gasaktivitäten

Der Volkswagen Konzern konzentriert sich auf die Herstellung, den Vertrieb und das Marketing von Kraftfahrzeugen und Mobilitätslösungen. Der Hauptwirtschaftszweig des Unternehmens ist die Herstellung von Kraftfahrzeugen. Ausschließlich Investitionen in diesen Wirtschaftszweig sind als wesentlich eingestuft worden. Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten hat sich ergeben, dass Aktivitäten mit Kohle, Öl und Gas im Wesentlichen nur im Zusammenhang mit dem fahrzeugbezogenen Geschäft stattfinden und diesem zuzurechnen sind.

### Angabe zu Paris-abgestimmten EU-Referenzwerten

Im Rahmen der Climate Benchmark Regulation wurden die Ausschlusskriterien für Paris-abgestimmte EU-Referenzwerte überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass Anhang 12.1 nicht zutreffend ist. EU Paris-aligned Benchmarks sind Indizes, die besonderen Kriterien unterliegen und von Anbietern entlang dieser sowie eigener Kriterien zusammengestellt werden. Zudem ist gemäß Anhang 12.2 kein Ausschluss durch Administratoren von Paris-abgestimmten EU-Referenzwerten bekannt.

### Verantwortlichkeiten für die nachhaltige Umsetzung

Detaillierte Informationen hinsichtlich der Verantwortlichkeiten finden sich unter Abschnitt „Nachhaltigkeitsmanagement" des Kapitels „Allgemeine Informationen".

## STRATEGIE: KLIMAWANDELRESILIENZ

Die Resilienzanalyse wurde im Berichtsjahr durchgeführt und baut auf den Ergebnissen der Klimarisikoanalyse (siehe Abschnitt „Prozessbeschreibung und Ergebnisse Klimarisikoanalyse") und der Wesentlichkeitsanalyse (siehe Abschnitt „Vorgehensweise bei der Identifizierung der wesentlichen Informationen" des Kapitels „Allgemeine Informationen") auf. Zudem werden die in der Szenarioanalyse erarbeiteten kritischen Annahmen zur Entwicklung des Sektors einbezogen. Die Analyse umfasst die zentralen Elemente des Geschäftsmodells und fokussiert sich auf die als wesentlich identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen und deren wesentliche Treiber entlang der Wertschöpfungskette. Zur Bewertung der Widerstandsfähigkeit des Volkswagen Konzerns wurden mehrere Aspekte einbezogen: Operative Steuerungsmechanismen in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, deren Einbeziehung in Unternehmensplanung und -strategie sowie nötige Kapazitäten für eine weitergehende Anpassung des Geschäftsmodells. Die betrachteten Zeiträume entsprechen denen im Kapitel „Allgemeine Informationen" unter Abschnitt „Methodische Hinweise zur Anwendung der ESRS", wie sie auch in der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse verwendet wurden. Für den langfristigen Zeithorizont steht die Entwicklung bis 2035 als Zieljahr der künftigen Konzernstrategie im Fokus.

Einen wesentlichen Baustein zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit in Bezug auf den Klimawandel stellt die Positionierung von Dekarbonisierung als einen maßgeblichen Bestandteil der Konzernstrategie, wie bereits unter Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan" erläutert, dar. Darüber hinaus ist der Klimaschutz fest in der regenerate+ verankert und wird durch entsprechende Kennzahlen gemessen und gesteuert. Dazu zählt unter anderem der Dekarbonisierungsindex (siehe Abschnitt „Ziele: Klimawandel").

Die Steuerung der Flottenemissionen hinsichtlich Treibhausgasausstoß obliegt dem Konzern-Steuerkreis Flotten-Compliance (KSK FC). In ihm sind Expertinnen und Experten aller Marken und relevanter Fachbereiche vertreten. Der KSK FC überwacht die Einhaltung der regulatorischen Anforderungen und kann bei drohenden Abweichungen vor allem kurz- und mittelfristig wirkende Maßnahmen, beispielsweise zur Vertriebssteuerung, anstoßen. Die regulatorischen Anforderungen sowie Prognosen gehen zudem in den mittel- und langfristigen Planungsprozess ein.

Zentraler Hebel zur Einhaltung ambitionierter Flottengrenzwerte ist die weitere Elektrifizierung der Produktpalette (siehe hierzu Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel"). Im Planungsprozess werden hierzu mit den Marken Zielgrößen festgelegt sowie Investitionsbedarfe und erforderliche Anpassungen der Produktionsstandorte über einen fünfjährigen Zeithorizont ermittelt. Unsicherheiten verbleiben hinsichtlich der Geschwindigkeit und Konsequenz, mit der die Elektrifizierung in den verschiedenen Märkten regulatorisch vorangetrieben wird. Daher werden bei der Erarbeitung der künftigen Konzernstrategie 2035 verschiedene Szenarien untersucht. Auf dieser Basis wurden konkrete Handlungsoptionen entwickelt und bewertet, mit denen der Konzern sich flexibel an unterschiedliche Ausprägungen der Rahmenbedingungen anpassen kann.

In Summe ergab die Resilienzanalyse, dass die wesentlichen Auswirkungen und transitorischen Risiken umfassend, spezifisch und integriert adressiert werden. Die dargestellten operativen Steuerungsmaßnahmen und der explizite Einbezug in die integrierte Planung wirken hier vor allem kurzfristig; die geschilderte Adaption der künftigen Konzernstrategie hingegen mittel- und langfristig.

Zur Umsetzung der Anpassungsmaßnahmen verfügt der Konzern über ausreichende Kapazitäten. Eine zweistellige Anzahl an Standorten wurde in den vergangenen Jahren bereits erfolgreich auf die Produktion von

elektrisch angetriebenen Fahrzeugen beziehungsweise der dafür benötigten Komponenten umgestellt. Dieses Vorgehen dient als Vorbild für den weiteren Umbau der Konzernstandorte. Für die Umsetzung der Konzernstrategie zur Reduktion der Emissionen im Kontext der Dekarbonisierungsstrategie sind umfangreiche Umschulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen notwendig, die teilweise bereits durchgeführt werden. Es gibt ein strategisches Vorgehen und regelmäßige Austausche innerhalb des Volkswagen Konzerns zu Themenfeldern der Bildung (siehe auch Abschnitt „Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte" des Kapitels „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte").

Zur Deckung des Kapitalbedarfs für die weitere Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie stehen dem Volkswagen Konzern diversifizierte Geld- und Kapitalmarktinstrumente zur Verfügung (siehe Abschnitt „Refinanzierung" im Konzernlagebericht). Das Green Finance Framework des Volkswagen Konzerns ermöglicht es dem Unternehmen, EU-Taxonomie-konforme Investitionsausgaben, etwa für die Entwicklung und Produktion vollelektrischer Fahrzeuge, durch nachhaltige Finanzinstrumente zu refinanzieren (siehe hierzu auch Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan").

Der Volkswagen Konzern hat im Bereich des Supply Chain Managements Prozesse und Methoden implementiert, die Versorgungsstörungen im Kurzfristbereich wirksam mitigieren sollen. Hierzu gehören eine etablierte Krisenmanagementstruktur in der Beschaffung sowie die bereichsübergreifende Koordination zwischen Beschaffung, Qualitätssicherung, Entwicklung, Produktion und Logistik. Hierdurch können im Zusammenspiel mit einem weltweit aufgestellten Lieferantennetzwerk, Ausfälle einzelner Lieferantenstandorte in vielen Fällen kompensiert werden. Im Mittel- bis Langfristbereich wird die Resilienz gegen die Auswirkungen klimabedingter Gefahren ein wesentlicher Bestandteil in der Beschaffungsstrategie sein.

In Summe ergab die Resilienzanalyse, dass die wesentlichen Auswirkungen und transitorischen Risiken umfassend, spezifisch und integriert adressiert werden. Die Fähigkeit, das Geschäftsmodell an die Herausforderungen des Klimawandels anzupassen, wird daher für den kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizont als gegeben eingeschätzt.

Hinsichtlich der physischen Klimarisiken konnte eine umfassende Betrachtung konkreter Gegenmaßnahmen auf Standortebene aufgrund der hohen Anzahl der Konzernstandorte noch nicht erfolgen. Diese ist im Rahmen der Risikoanalyse zur EU-Taxonomie für die dort relevanten Standorte erfolgt. Nähere Informationen dazu sind im Kapitel „EU-Taxonomie" zu finden.

Grundsätzlich fordert das Business Continuity Management von allen operativen Einheiten, eine Gefährdungsbeurteilung durchzuführen und gegebenenfalls entsprechende Notfallpläne aufzustellen. Des Weiteren fordert der Volkswagen Konzern seine Supply Chain kontinuierlich und regelmäßig dazu auf, ihre Lieferkette resilient gegenüber klimabedingter Gefahren aufzustellen.

An einigen Standorten wurden zudem bereits die konkrete Exposition gegenüber Klimagefahren sowie die getroffenen Gegenmaßnahmen durch den Konzern untersucht. In den kommenden Jahren soll dies systematisch an allen Produktionsstandorten angegangen und anhand von Meilensteinplänen und Wirksamkeitskontrollen nachgehalten werden. Weiterer Baustein der Resilienz ist die umfassende Abdeckung der eigenen Assets mit entsprechenden Versicherungen, welche in Zusammenarbeit mit Versicherern für die konzerneigenen Standorte regelmäßig überprüft und an sich ändernde Risikosituationen angepasst wird.

Im Ergebnis ist von einer weitgehenden Resilienz gegenüber physischen Klimarisiken für die im Rahmen der EU-Taxonomie eingehend betrachteten Standorte über die betrachteten Zeiträume auszugehen. Aufgrund der bestehenden übergreifenden Steuermechanismen wird von einer grundlegenden Resilienz der weiteren Standorte sowie der direkt vorgelagerten Wertschöpfungskette ausgegangen, welche mittelfristig weiter gestärkt werden soll.

Hinsichtlich Klimagefahren in der indirekten bzw. weiter vorgelagerten Lieferkette verbleiben kurz- bis mittelfristig Unsicherheiten, die zukünftig in der gesamten Automobil- und Zuliefererindustrie adressiert werden sollen.

### MANAGEMENTKONZEPT: DEKARBONISIERUNG

Die Dekarbonisierung ist ein zentrales Fokusthema des Konzerns und wird durch das entsprechende Managementkonzept unterstützt. Diese zielt auf die Erreichung der Pariser Klimaschutzziele ab und basiert auf wissen-

schaftlichen Grundlagen. Daher leiten wir unsere Klimastrategie unter anderem aus den Anforderungen des Greenhouse Gas (GHG) Protocol sowie der SBTi ab. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und haben entsprechende Klimaschutzziele definiert, um mit dazu beizutragen, die Erderwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen. Eine detaillierte Beschreibung des Bekenntnisses zum Pariser Klimaschutzabkommen erfolgt unter Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan". Ziele in diesem Zusammenhang werden unter Abschnitt „Ziele: Klimawandel" erläutert. Das Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement" spezifiziert die entsprechenden Überwachungsprozesse des Managementkonzepts Dekarbonisierung.

Im Rahmen der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden Auswirkungen sowie Risiken für den Themenstandard „Klimawandel" identifiziert (siehe Abschnitt „Wesentliche Auswirkungen und Risiken und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell"). Die identifizierten Auswirkungen und Risiken werden über den bereits beschriebenen Risikomanagementprozess analysiert und im Rahmen des Managementkonzepts Dekarbonisierung mit Maßnahmen adressiert. Hierbei spielen insbesondere die Konzernstrategie mit Fokus auf Dekarbonisierung, regenerate+, das Leitbild Umwelt goTOzero und unser Code of Conduct für Geschäftspartner eine entscheidende Rolle. Eine detaillierte Beschreibung entsprechender Inhalte erfolgt im Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement".

Die Themen Energie und $CO_2$ stehen neben anderen relevanten Themen im Fokus der strategischen Vision der Zero Impact Factory. In deren Rahmen verfolgt der Volkswagen Konzern unter anderem das Ziel, die absoluten Umweltauswirkungen seiner Produktionsstandorte für Pkw, leichte Nutzfahrzeuge und Komponenten, gemessen in Impact Points, stufenweise bis 2050 zu reduzieren. Darüber hinaus hat der Volkswagen Konzern das Ziel, dass seine Produktionsstandorte im Jahr 2030 mindestens 60 % der intern entwickelten Site Checklist erfüllen. Hierbei sind Energie und $CO_2$ zwei konkrete Handlungsfelder.

Schließlich stellen entsprechend dem Code of Conduct für Geschäftspartner die Reduktion von THG-Emissionen und der Einsatz erneuerbarer Energiequellen eine Nachhaltigkeitsanforderung im Umweltschutz an unsere Geschäftspartner dar.

### Minderung des Klimawandels und Energieeffizienz

Das Thema Klimaschutz ist Teil unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ und eines der Handlungsfelder unseres Leitbilds Umwelt goTOzero. Dabei setzen wir konsequent auf die Elektrifizierung unserer Produkte, die Dekarbonisierung unserer gesamten Wertschöpfungskette sowie den Ausbau erneuerbarer Energieerzeugung zur Belieferung unserer Standorte und Kundinnen und Kunden. Bis spätestens 2050 wollen wir ein bilanziell $CO_2$-neutrales Unternehmen sein. Eine detaillierte Beschreibung der Dekarbonisierungshebel und entsprechenden Maßnahmen erfolgt unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel".

Entsprechend unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ stehen die Steigerung der Energieeffizienz und die Umstellung auf eine regenerative Stromversorgung im Fokus, um unsere Produktionsstandorte zu dekarbonisieren. Eine effiziente Nutzung von Energie in der Produktion ermöglicht Kosteneinsparungen und eine Vermeidung von Umweltauswirkungen bei gleichbleibender oder steigender Produktionsleistung. Ein reduzierter Energiebedarf kann die negativen Auswirkungen, die mit der Energiebereitstellung verbunden sind, verringern. Eine $CO_2$e-freie Energieversorgung ist derzeit nicht für alle Anteile des globalen Energiebedarfs möglich, daher bleibt Energieeffizienz eine wichtige Grundlage für einen effektiven Klimaschutz und sollte immer der erste Stellhebel sein (eine detaillierte Erläuterung erfolgt unter Abschnitt „Umstellung der Energieversorgung").

Dazu hat sich der Volkswagen Konzern das Ziel gesetzt, bis 2030 Energieeffizienzmaßnahmen in seinen Werken umzusetzen und so den jährlichen Energieverbrauch um 4.900 GWh gegenüber dem Jahr 2018 zu reduzieren. Eine detaillierte Zielbeschreibung erfolgt im Abschnitt „Ziele: Klimawandel" dieses Kapitels.

### Anpassung an den Klimawandel

Aktuell liegt der strategische Fokus im Bereich Klimawandel besonders auf der Dekarbonisierung und der damit verbundenen Minderung des Klimawandels sowie energierelevanten Themen. So ist die Dimension Klima Teil unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ und eines der Handlungsfelder unseres Leitbilds Umwelt goTOzero. In Zusammenhang mit der Risikobewertung unserer Lieferkette und Standorte wird an Konzepten/Richtlinien zur Anpassung an den Klimawandel gearbeitet. Diese sollen perspektivisch ausgeweitet und in

den Strategieprozess integriert werden. Fallweise werden bei hohen Risiken Gegenmaßnahmen definiert (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Strategie: Klimawandelresilienz“).

### Einsatz erneuerbarer Energien

Eine zentrale Säule der regenerate+ ist es, über die reine Reduktion von THG-Emissionen hinauszugehen. Der Hochlauf der Elektromobilität und der Ausbau von Ladenetzen und erneuerbaren Energien gehen dabei Hand in Hand. Neben der verstärkten Fokussierung des Volkswagen Konzerns auf Elektromobilität wird darauf gesetzt, regenerativ erzeugten Strom in die Nutzungsphase zu integrieren und die gesamte Stromversorgung unserer Werke auf erneuerbare Energien umzustellen.

Der Bereich „Laden und Energie“ nimmt eine Schlüsselrolle in der Dekarbonisierungsstrategie des Volkswagen Konzerns ein, mit dem Ziel, ein führender Anbieter eines intelligenten Lade- und Energie-Ökosystems zu werden. Im Rahmen der strategischen Ausrichtung setzt der Konzern dabei auf zwei wesentliche Schwerpunkte: Zum einen wird der Absatz von elektrifizierten Fahrzeugen durch den Aufbau eines weltweiten Schnellladenetzes unterstützt. Zum anderen werden neue Geschäftsmodelle rund um intelligente Lade- und Energielösungen erschlossen.

Außerdem will der Volkswagen Konzern durch die Umstellung der Energieversorgung seine produktionsbezogenen Ziele im Bereich erneuerbarer Energien erreichen. So soll bis 2030 der externe Strombezug aller Standorte zu 100 % aus $CO_2$-neutralen Quellen stammen. Ergänzend sollen bis 2030 jährlich 1.200 GWh an erneuerbarem Strom durch eigene und ortsnahe Anlagen erzeugt werden. Diese Zielsetzungen stehen im Einklang mit unserem Leitbild Umwelt goTOzero sowie der strategischen Vision der Zero Impact Factory.

Weiterhin hat der Volkswagen Konzern klare Vorgaben für die Dekarbonisierung in der Lieferkette. Ein Beispiel hierfür ist, dass bei Neuvergaben Lieferanten für ausgewählte Fokusbauteile bereits heute vertraglich verpflichtet werden, $CO_2$e-Grenzwerte einzuhalten. Eine detaillierte Beschreibung hierzu erfolgt unter Abschnitt „Vorgaben für die Dekarbonisierung in der Lieferkette“. In unserem Code of Conduct für Geschäftspartner fordern wir, dass unsere Geschäftspartner geeignete Maßnahmen ergreifen, um Luftemissionen, die eine Gefährdung für Umwelt und Gesundheit darstellen, einschließlich THG-Emissionen, zu reduzieren. Um die Umweltverträglichkeit von Produkten und Dienstleistungen zu verbessern, sollen die Geschäftspartner für eine proaktive Verringerung der THG-Emissionen entlang der gesamten Lieferkette sorgen, zum Beispiel durch den verstärkten Einsatz kohlenstoffneutraler Energiequellen. Geschäftspartner, die Produkte an den Volkswagen Konzern liefern, geben auf Anfrage Informationen über den Gesamtenergieverbrauch in Megawattstunden (MWh) und den $CO_2$-Ausstoß in Tonnen (Scope 1, 2 und 3) auf Produktebene an den Volkswagen Konzern weiter. So kann der Volkswagen Konzern die Umweltkennzahlen seiner Produkte verbessern. Darüber hinaus empfehlen wir unseren Geschäftspartnern, science-based und termingebundene Emissionsreduktionsziele sowie Ziele für den Einsatz erneuerbarer Energien festzulegen, die auf das Pariser Klimaschutzabkommen abgestimmt sind, und Maßnahmen zu ergreifen, die die Dekarbonisierung entlang der gesamten Wertschöpfungskette vorantreiben. Wir empfehlen unseren Geschäftspartnern außerdem, sich dem Pariser Klimaschutzabkommen zu verpflichten und bis 2050 $CO_2$-Neutralität anzustreben.

## ZIELE: KLIMAWANDEL

### Übergeordnete Ziele

Die übergeordnete Kennzahl Umweltentlastung Produktion (UEP) berücksichtigt unter anderem den spezifischen Energieverbrauch und die $CO_2$e-Emissionen für die Produktion eines Fahrzeugs bzw. einer Komponente. Die entsprechenden Kennzahlen werden unter Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“ berichtet.

Durch die Berücksichtigung von THG-Emissionen und Energiebedarfen besteht außerdem ein Bezug zur Impact Points-Methode (siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“). Dies betrifft beispielsweise Scope 1 und 2 Emissionen sowie die Nutzung von fossilen, nuklearen und regenerativen Energien.

Die Site Checklist (siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“) weist mit dem Handlungsfeld Energie und $CO_2$e ebenfalls einen klaren Bezug zum Thema Klimawandel auf. Insbesondere werden die Themen Energieeffizienz und Dekarbonisierung fokussiert. Konkrete Kriterien der Site Checklist im Bereich Energieeffizienz in der Produktion sind beispielsweise die Optimierung der

elektrischen Grundlast in produktionsfreien Zeiten oder eine nutzungsorientierte Klimatisierung und Lüftung. Kriterien mit Bezug zum Thema Dekarbonisierung sind unter anderem der externe Bezug sowie die interne Erzeugung erneuerbarer Energien.

### Reduktion der Scope 1 und 2 THG-Emissionen

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, die absoluten THG-Emissionen der Produktion (Scope 1 und 2) weltweit bis 2030 um 50,4 % im Vergleich zu 2018 zu reduzieren. Diese Zielsetzung ist ein wesentlicher Meilenstein auf dem Weg zur angestrebten bilanziellen $CO_2$-Neutralität der Produktionsstandorte bis 2040. Das Ziel steht im Einklang mit dem 1,5 °C-Zielpfad der SBTi und wurde durch diese geprüft. Das Basisjahr 2018 wurde im Rahmen der Zertifizierung durch die SBTi und anhand dessen Vorgaben festgelegt. Dieses stellt bis heute ein repräsentatives Jahr für die Produktion dar, da sich die Struktur (Art und Anzahl der Standorte) bisher nicht grundlegend geändert hat. Der Ausgangswert der THG-Emissionen lag 2018 bei 9,03 Mio. t $CO_2$e. Ab 2030 ist eine regelmäßige Anpassung des Basisjahres vorgesehen, um Änderungen in der Unternehmensstruktur Rechnung zu tragen. Die Zielsetzung basiert auf den Definitionen für Scope 1 und Scope 2 Emissionen gemäß des GHG Protocol und der ESRS. Die Reduktionsziele werden nach der marktbasierten Methode bilanziert und beziehen sich auf die folgenden THG: $CO_2$, Methan ($CH_4$), Distickstoffmonoxid ($N_2O$), Schwefelhexafluorid ($SF_6$), Fluorkohlenwasserstoffe (FKW) und Chlorkohlenwasserstoffe (CKW). Die Daten zur Überwachung des Ziels werden jährlich über das Umweltinformationssystem (UIS) nach Maßgabe der internen Norm 98000 erhoben, die sich nach den aktuellen Vorgaben der ESRS richtet. Die Daten sind Teil des internen Decarbonisation Report Production, welcher unter anderem auch zur internen Zielverfolgung genutzt wird. Die Zielsetzung steht im Einklang mit dem Leitbild Umwelt goToZero. Für informationen zur Stakeholdereinbindung siehe Kapitel „Allgemeine Informationen".

Bis Ende 2024 konnte der Volkswagen Konzern die absoluten THG-Emissionen (Scope 1 und 2 kombiniert) im Vergleich zu 2018 bereits um 51 % reduzieren und hat damit sein 2030er Ziel für die Reduzierung der Treibhausgase bereits 6 Jahre früher erfüllt.

### Reduktion der Scope 3 THG-Emissionen in der Nutzungsphase

Der Volkswagen Konzern hat das Ziel, die $CO_2$e-Emissionen in der Nutzungsphase (Scope 3) im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge von 2018 bis 2030 um 30 % zu reduzieren, was von der SBTi als konform mit der Begrenzung der Erderwärmung auf maximal 2 °C bestätigt wurde. Dieses Ziel steht im Einklang mit dem Leitbild Umwelt goTOzero. Eine wichtige Rolle für das Erreichen dieses Ziels spielt die Nutzung von Elektrofahrzeugen in Kombination mit der Nutzung von regenerativem Strom. Dies ist entscheidend, da bisher rund 70 % der $CO_2$e-Emissionen eines konventionell angetriebenen Fahrzeugs in der Nutzungsphase entstehen (Well-to-Tank und Tank-to-Wheel). Der Volkswagen Konzern geht von einem kontinuierlichen Wachstum der Elektromobilität weltweit aus, was die Erreichung dieses Ziels unterstützen soll. Die Reduzierung der $CO_2$e-Emissionen um 30 % in der Nutzungsphase umfasst weltweit Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Der Basiswert für die Emissionen der Nutzungsphase (Scope-3-Kategorie 11) betrug nach erfolgter Rekalkulation des Basisjahres 412.986.695 t $CO_2$e für das Jahr 2018 und wurde auf Basis der Anforderungen des SBTi-Standards und des GHG Protocol ermittelt.

Die Zielsetzung folgt den Vorgaben der SBTi, die Klimapfade für verschiedene Sektoren auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse entwickelt und zum Ziel hat, die Ambition des Pariser Klimaschutzabkommens messbar zu machen und je Sektor zu implementieren. Diese Zielvorgaben werden alle fünf Jahre neu bewertet, wobei die nächste Überprüfung voraussichtlich 2025 stattfinden wird.

Darüber hinaus werden im Einklang mit dem GHG Protocol mögliche Abweichungen in den Emissionsberichten erfasst und bewertet. Das GHG Protocol sieht eine Rekalkulation von Unternehmensemissionen vor, wenn sich wesentliche neue Erkenntnisse oder Veränderungen ergeben haben. Im Berichtsjahr wurde erstmalig eine Rekalkulation des Basisjahres der aktuellen Klimaschutzziele für das Scope 3 Inventar (2018) durchgeführt. Weitere Informationen zur Rekalkulation des Basisjahres finden sich unter Abschnitt „$CO_2$e-Emissionen über den gesamten Lebensweg (DKI)".

Der Volkswagen Konzern berücksichtigt bei der Festlegung und Überprüfung der internen Ziele auch zukünftige Entwicklungen, wie Änderungen von Marktanforderungen sowie politischen und ökonomischen Rahmenbedin-

gungen, um darauf hinzuwirken, dass die Emissionsreduktionsziele auch bei veränderten Rahmenbedingungen realisierbar und zielführend sind. Dies wird beispielsweise durch kontinuierliche Anpassungen von Berechnungsparametern unterstützt. Die Zielableitung und Nachverfolgung erfolgen hierbei mittels des DKI. Weitere Informationen zu den Parametern finden sich in den Guidelines zur Erhebung des DKI, einem auf Lebensweganalysen basierenden Schlüsselindikator für den Volkswagen Konzern.

### Steigerung der Energieeffizienz an Produktionsstandorten

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, von 2018 bis 2030 Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz an den weltweiten Produktionsstandorten umzusetzen, die insgesamt 4,9 Mio. MWh Energie jährlich einsparen sollen. Bis 2024 konnten bereits 9.113 Maßnahmen realisiert werden, die eine jährliche Einsparung von 3,5 Mio. MWh ermöglichten. Allein im Berichtsjahr 2024 wurden Maßnahmen mit einem Einsparpotenzial von ungefähr 0,5 Mio. MWh umgesetzt. Die Daten sind Teil des internen Decarbonisation Report Production, welcher unter anderem auch zur internen Zielverfolgung genutzt wird. Die Zielsetzung steht im Einklang mit dem Leitbild Umwelt goToZero. Informationen zur Stakeholdereinbindung finden sich im Kapitel „Allgemeine Informationen". Die entsprechenden Angaben gelten für alle Energieziele.

### Erzeugung von erneuerbarer elektrischer Energie

Der Volkswagen Konzern treibt die Energiewende an den eigenen Standorten konsequent voran und hat sich das Ziel gesetzt, bis 2030 eine jährliche Erzeugung von 1,2 Mio. MWh Strom aus erneuerbaren Quellen zu erreichen. Diese Energie soll entweder direkt an den weltweiten Produktionsstandorten des Konzerns oder in deren unmittelbarer Nähe erzeugt werden. Im Jahr 2024 wurden 574.801 MWh Strom aus erneuerbaren Quellen gewonnen, was einen bedeutenden Fortschritt gegenüber dem Basisjahr 2020 (200.000 MWh) darstellt.

### Bezug von elektrischer Energie in der Produktion

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, die Versorgung der Werke mit erneuerbaren Energien weiter voranzutreiben. Bis 2030 ist geplant die externe Stromversorgung aller Standorte weltweit mit Ausnahme von China aus 100 % erneuerbaren Quellen sicherzustellen. Dieses Ziel wurde im Basisjahr 2020 zu 90,9 % erreicht. Bis zum Jahr 2024 wurde bereits eine Verbesserung auf 94 % erzielt. In China wird angestrebt, die Produktionsstandorte bis 2030 mit 100 % $CO_2$-neutralem Strom zu versorgen. Aufgrund einer geringeren Verfügbarkeit von erneuerbarem Strom in einigen Provinzen Chinas kann dies auch eine Nutzung von Strom aus nuklearen Quellen beinhalten.

### Reduktion der $CO_2$-Emissionen im Handels- und Servicenetz

Im Rahmen der Initiative, ein Handels- und Servicenetz mit möglichst geringen negativen Umweltauswirkungen zu betreiben, hat sich der Volkswagen Konzern auch ambitionierte Ziele zur Reduzierung des $CO_2$-Fußabdrucks des globalen Handels- und Servicepartnernetzes aller Konzernmarken gesetzt. Ausgehend von der Erstmessung im Jahr 2020, in dem der $CO_2$-Ausstoß bei dem Basiswert von 3,22 Mio. Tonnen lag, soll der $CO_2$-Fußabdruck bis 2030 um mindestens 30 %, bis 2040 um mindestens 55 % und schließlich bis 2050 um mindestens 75 % gesenkt werden. Die Reduktionsmessung erfolgt in absoluten Prozentangaben und umfasst das gesamte Handelsnetz, worunter sowohl die „own retail" als auch der vertragsgebundene Handel und Servicebetriebe aller Konzernmarken weltweit zählen.

Diese Zielsetzung im Rahmen von goTOzero Retail steht im Einklang mit dem Leitbild Umwelt goTOzero, das sich zum Pariser Klimaschutzabkommen und der Ausrichtung der eigenen Aktivitäten an dem globalen 1,5 °C-Ziel bekennt.

Die jährliche Erfassung des $CO_2$-Fußabdrucks erfolgt direkt bei den Händlern und basiert auf den tatsächlichen Verbrauchswerten der Energieträger. Die Berechnung wird durch intern zur Verfügung gestellte Faktoren für die $CO_2$-Emissionen unterstützt, um eine einheitliche Berechnung zu erreichen, und steht in Verbindung mit dem Volkswagen DKI. Die Methodik zur Zielableitung wurde unter Einbindung externer Expertinnen und Experten entwickelt und basiert auf Quellen wie dem Nationalen Energie- und Klimaplan (NECP), der Internationalen Energieagentur (IEA), der Energy Information Administration (EIA), dem China Energy Outlook und Statista.

Die Datenerhebung zur Bestimmung des Emissionsinventars bei den Handelspartnern erfolgt nach internen Standards und Normen und wird jährlich auf Aktualität validiert. Dies bedeutet, dass die $CO_2$-Emissionen des gesamten Retail-Netzes jährlich erhoben und die Ergebnisse mit dem definierten Zielpfad abgeglichen werden. Ein weiterer Teil des Nachverfolgungsprozesses ist ein in regelmäßigen Abständen durchzuführender Abgleich mit den rechtlichen Vorgaben, um gegebenenfalls notwendige Nachjustierungen vorzunehmen.

Bei der Zielverfolgung setzt der Konzern auf ein Business-Intelligence-Tool, welches die jährliche Erfassung und Überprüfung der Kennzahlen verfolgt, um Aussagen zu Meilensteinen und Abweichungen zu treffen. Damit konnte bereits nachvollzogen werden, dass 2022 die absoluten THG-Emissionen im Vergleich zum Jahr 2020 um 0,8 Mio. t $CO_2$ gesenkt wurden. Das Projekt verläuft planmäßig.

### Wesentliche Dekarbonisierungshebel zur Zielerreichung der THG-Emissionsreduktion

Die Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele des Volkswagen Konzerns basiert vor allem auf vier wesentlichen Hebeln: (1) Elektromobilität, (2) Umstellung der Energieversorgung, (3) Energieeffizienz und (4) Dekarbonisierung in der Wertschöpfungskette. Weitere Informationen hierzu finden sich unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel".

### Pläne zur Zielerreichung durch neue Technologie

Technologie ist der Schlüssel zum Fortschritt in der regenerate+. Als Volkswagen Konzern sind wir eines der wenigen Unternehmen weltweit, das den strategischen Ausbau zur Technologieführerschaft in der Elektromobilität vollständig in die eigene Hand nimmt – von der Zell- und Batterieforschung bis hin zur Entwicklung und Produktion elektrischer Fahrzeuge.

Der Volkswagen Konzern hat zum Ziel, neue Technologien zu nutzen, um einen Beitrag zu einer klimaschonenden Logistik außerhalb des Konzerns zu leisten. Über die eigene Wertschöpfungskette hinaus möchte der Volkswagen Konzern mit MAN Energy Solutions auch die Dekarbonisierung in anderen Industrien vorantreiben. So beliefert das Unternehmen die Schifffahrts- und Energieindustrie mit Motoren, die mit klimaneutralen Kraftstoffen betrieben werden können, oder rüstet Diesel- oder Schwerölmotoren auf Future Fuels um. Ergänzt wird das Portfolio unter anderem um Lösungen in den Bereichen Carbon Capture, Utilization & Storage, Wasserstoff und Wärmepumpentechnologie.

### Berücksichtigung von Klimaszenarien hinsichtlich der Dekarbonisierungshebel

Die Ableitung der Klimaziele des Volkswagen Konzerns orientiert sich an den SBTi-Vorgaben für den Transportsektor und stützt sich somit unter anderem auf die dort berücksichtigten Klimaszenarien. So beruhen die Klimaszenarien der SBTi unter anderem auf den IEA-Klimaszenarien. Daraus folgend wurden die wesentlichen Dekarbonisierungshebel identifiziert, basierend auf einer Analyse des DKI sowie des Emissionsinventars.

Der Volkswagen Konzern verwendet darüber hinaus in verschiedenen Zusammenhängen Modelldaten und -annahmen, um Aussagen über die Zukunft zu treffen. Als Mitglied in der Arbeitsgruppe IEA Transport Project werden beispielsweise die IEA-Szenarien APS, STEPS und NZW genutzt, welche auf dem sogenannten GEC-Model[1] basieren. Hierbei wird sich auf das Zieljahr 2030 konzentriert, das einen Meilenstein auf dem Weg zur angestrebten bilanziellen $CO_2$e-Neutralität des Konzerns bis 2050 darstellt und für interne Kennzahlen als Referenz fungiert. Die Szenarioanalyse legt ihren Fokus auf die Bereiche „Produktion", „Vertrieb" und „Technologie", Auswirkungen der Produkte sowie Materialbeschaffung. Sie zeigt: Um die UN-Klimaziele zu erreichen, ist eine deutliche Verringerung der Emissionsintensität pro Fahrzeug notwendig, insbesondere vor dem Hintergrund eines steigenden Absatzes.

### $CO_2$e-Emissionen über den gesamten Lebensweg (DKI)

Mit dem Dekarbonisierungsindex (DKI) verfügt der Volkswagen Konzern über ein aussagekräftiges Messinstrument, das die Fortschritte und Zwischenergebnisse auf dem Gebiet der Dekarbonisierung transparent und

[1] https://www.iea.org/reports/global-energy-and-climate-model/

nachvollziehbar macht und mittels einer selbst entwickelten Software erfasst wird. Die Methodik beruht auf dem Greenhouse Gas Protocol und ist in ihren Grundzügen veröffentlicht[2]. Er bemisst sich nach den Emissionen von $CO_2$e der Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China (inklusive der chinesischen Joint Ventures) und USA während des gesamten Lebenszyklus. Die Nutzungsphase wird hierbei über 200.000 km und unter Bezugnahme auf regionsspezifische Flottenwerte ohne gesetzliche Flexibilitäten berechnet. Die $CO_2$e-Intensität des Ladestroms der elektrifizierten Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis von regionsspezifischen Strommixen berechnet. Die Wartung der Fahrzeuge wird hier nicht berücksichtigt. Unsere Fahrzeug-Ökobilanzen, die als Datengrundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recyclingemissionen genutzt werden, sind von externer und unabhängiger Seite nach den Normen ISO 14040 und ISO 14044 verifiziert worden. Im Scope 3 sind in einigen Kategorien auch Emissionen aus weiteren Konzerneinheiten und Regionen enthalten (siehe „Kennzahlen zu Scope 3 THG-Emissionen" unter Abschnitt „Metriken: Klimawandel" für eine detaillierte Darstellung). Die DKI-Berechnungsmethodik wird in Abhängigkeit von internen und externen Anforderungen wie etwa neuen Prüfzyklen für Flottenemissionen regelmäßig angepasst. Für die Darstellung einer methodisch konsistenten Zeitreihe können daher auch bereits veröffentlichte DKI-Werte an die neue Methodik angepasst und somit geändert werden.

Im Berichtsjahr betrug der DKI-Wert im Durchschnitt 48,0 t $CO_2$e pro Fahrzeug. Im Vergleich zum Vorjahreswert (nach Rekalkulation) bedeutet dies eine Reduktion um 0,9 t $CO_2$e pro Fahrzeug. Zurückzuführen ist dies vor allem auf geringere Emissionen in der Lieferkette, beispielsweise durch eine Portfolioverschiebung zu Fahrzeugen in kleineren Fahrzeugsegmenten, sowie einen geringeren Anteil der Region China am gesamten Produktionsvolumen, sowie auf geringere Emissionen in der Nutzungsphase durch gesunkene Flottenemissionen.

Das GHG Protocol sieht eine Rekalkulation von Unternehmensemissionen vor, wenn sich wesentliche neue Erkenntnisse oder Veränderungen ergeben haben. Es kann unterschiedliche Gründe geben, die Emissionen vergangener Jahre neu zu bewerten, um einen fairen Vergleich mit aktuellen Emissionen zu ermöglichen: Strukturelle Änderungen des Unternehmens, Änderungen der Berechnungsmethode, Steigerung der Genauigkeit von Emissionsfaktoren, Aktivitätsdaten oder Erkenntnisse über signifikante Fehler. Im Volkswagen Konzern werden Berechnungsänderungen einmal jährlich in einem festgelegten Prozess entschieden. Im Berichtsjahr wurde erstmalig eine Rekalkulation des Vorjahres (2023) und des Basisjahres der aktuellen Klimaschutzziele für das Scope 3 Inventar (2018) und für alle Werte des DKI seit 2018 durchgeführt. Geänderte Berechnungsprämissen wurden für die Rekalkulation grundsätzlich berücksichtigt, wenn der erwartete Gesamteffekt auf den DKI mehr als 0,1 t $CO_2$e pro Fahrzeug im Basisjahr der aktuellen Klimaschutzziele (2018) beträgt.

Die Rekalkulation umfasst damit folgende Themen:

- Verwendung von WLTP- anstatt NEDC-Verbrauchswerten für die Berechnung der Nutzungsphase (seit 2021)
- Verfügbarkeit regionsspezifischer Ökobilanzen für den Markt China (seit 2022)
- Verwendung aktualisierter Emissionsfaktoren für fossile Kraftstoffe mit gesteigerter Genauigkeit (seit 2024)
- Korrektur eines Berechnungsfehlers für fahrzeugspezifische Logistikemissionen (bis 2022)
- Verwendung unternehmensspezifischer Verschnittraten für Stahl- und Aluminiumbauteile in der Produktion anstatt generischer Daten (seit 2022 (Aluminium) bzw. 2023 (Stahl)) und Berechnung generischer Ökobilanzen mit null Prozent Anteil recycelten Aluminiums (seit 2022):
  Alle neuen Fahrzeug-Ökobilanzen im Volkswagen Konzern werden auf Basis der neuen Berechnungsprämissen ermittelt. Weil in die Berechnung der Lieferketten-Emissionen weiterhin Ökobilanzen für Fahrzeuge auf Basis der vorherigen Berechnungsprämissen eingehen, unterliegt die Rekalkulation des Wertes für das Basisjahr einem Phase-in.
- Verwendung spezifischer Daten für die Emissionen der Konzern-Franchises (insbesondere Autohäuser) anstatt generischer Werte (seit 2022)
- Aufnahme der Marken Bentley und Lamborghini in den DKI (seit 2020):
  Der Effekt auf den Konzern-Dekarbonisierungsindex liegt hierbei zwar unterhalb des Schwellenwerts von 0,1 t CO2e/Fahrzeug, eine Veränderung des Berichtsumfangs des Dekarbonisierungsindex führt aber entsprechend

[2] Neef, M., Dettmer, T., Bäuml, G. et al. Decarbonisation Index (DCI): an LCA-based key performance indicator for the automotive industry. Int J Life Cycle Assess 29, 557–577 (2024). https://doi.org/10.1007/s11367-023-02247-w,)

des nach Greenhouse Gas Protocol vom Volkswagen Konzern selbst definierten Regelwerks in jedem Fall zu einer Neuberechnung der Emissionen im Basisjahr.

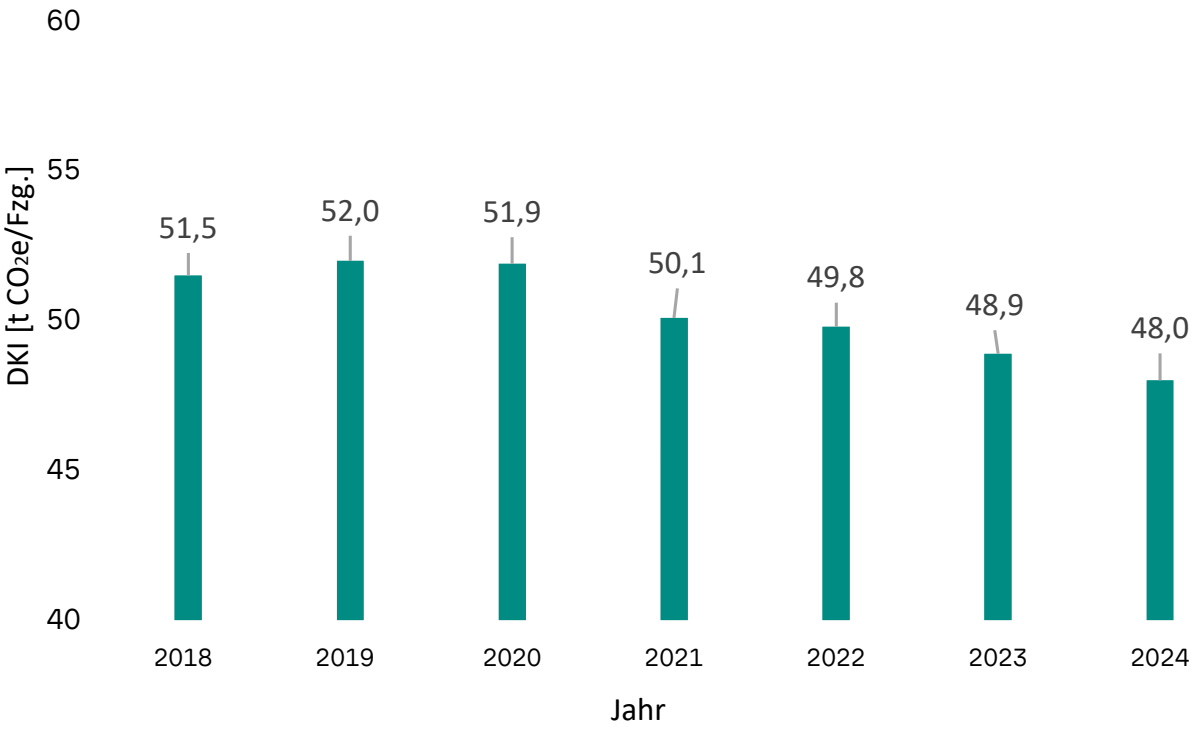
> Umstellung der Emissionsfaktoren (seit 2024) inklusive Inflationsbereinigung (seit 2023) für das Reporting der Scope-3-Kategorien 2, 8 und 13:
Das Greenhouse Gas Protocol sieht vor, dass nicht verfügbare historische Datenpunkte oder Datenveränderungen im Kontext der Basisjahr-Rekalkulation mittels Backcasting festgelegt werden können.
Dies erfolgt hier auf Basis spezifischer Daten für die Kategorien 13 und 14: In Kategorie 14 wird der DKI-Effekt aus dem Jahr 2021 – auf Basis der für 2020 erstmalig erhobenen Primärdaten – und in Kategorie 13 der Anteil konzerneigener Leasingfahrzeuge, der erstmals für das Jahr 2022 verfügbar ist, auf die Vorjahre übertragen.
Ein Backcasting mit Durchschnittswerten erfolgt zudem in den Kategorien 8 und 13, wo einzelne Datenpunkte, für die im Jahr 2018 keine Daten nach der aktuellen Methodik vorliegen, durch Mittelwerte der Jahre 2019-2023 ersetzt werden.

Auf Basis der in der vorherigen Aufzählung beschriebenen Rekalkulation wird in der folgenden Grafik ein hinsichtlich Datenbasis und Berechnungsmethodik homogenisierter Verlauf des DKI seit 2018 dargestellt. Die DKI-Werte für 2018 und 2019 wurden mit einer vereinfachten Methodik auf Basis des Scope 3 Inventars berechnet. Dabei wurde unter anderem die Datengrundlage für Fahrzeugvolumen (insbesondere für die Nutzungsphase) in Europa vom vorläufigen Produktionsvolumen auf finale Zulassungszahlen umgestellt, weil diese eine höhere Übereinstimmung mit dem laut GHG Protocol zu verwendenden Volumen (Absatz) aufweisen. Die in der Abbildung dargestellten Werte der Vorjahre weichen, aufgrund der in der vorherigen Aufzählung beschriebenen Anpassungen der Berechnungen, von den in den Vorjahren veröffentlichten DKI-Werten ab.

## DEKARBONISIERUNGSINDEX

| | Einheit | 2024 | 2023 | Hinweise |
|---|---|---|---|---|
| Dekarbonisierungsindex* \| GRI 305-4 WLTP | t $CO_2$e/Fahrzeug | 48,0 | 48,9 (47,3) | Die Kennzahl umfasst Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierende Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und USA. Wesentliche Veränderungstreiber der Reduktion des DKI um 0,9 t $CO_2$e/Fzg. sind Portfolio- und Regionsverschiebungen. Der DKI für die Jahre 2023 und 2024 wird ohne Berücksichtigung von Kompensationsmaßnahmen ausgewiesen. Um eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen, wurde der 2023 berichtete DKI (47,3 t $CO_2$e/Fzg.) im Rahmen der Rekalkulation des Basisjahres an neue Berechnungsprämissen angepasst. |

*strategische Kennzahl




## MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: KLIMAWANDEL

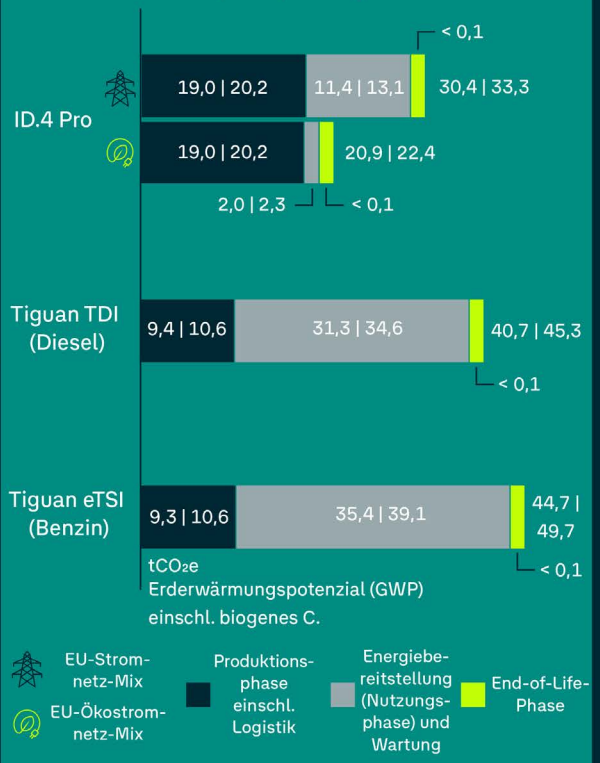
Bezugnehmend auf die im Übergangsplan beschriebene Maßnahmenhierarchie wurden im Rahmen der Bemühungen zur fortwährenden Dekarbonisierung des Volkswagen Konzerns diverse Dekarbonisierungshebel definiert. Zur Eindämmung des Klimawandels hat der Volkswagen Konzern Maßnahmen entlang dieser Dekarbonisierungshebel identifiziert.

Den ersten maßgeblichen Dekarbonisierungshebel bildet die Elektromobilität. Die damit verbundene Transformation der Automobilindustrie hin zu Elektromobilität und Digitalisierung schreitet mit der technologischen Weiterentwicklung dabei rasant voran. Es wird erwartet, dass der Markt für Elektrofahrzeuge in den nächsten Jahren weiter wachsen wird, weshalb die kosteneffiziente und nachhaltige Produktion von Batteriesystemen und der Ausbau der Ladeinfrastruktur erfolgsentscheidend sein werden. Rund 90 % der angestrebten Dekarbonisierung des Volkswagen Konzerns sind aus heutiger Sicht über die Elektrifizierung der Flotte und den Umstieg auf regenerativ erzeugten Strom realisierbar. Allein durch das konsequente Laden mit 100 % Strom aus erneuerbaren Quellen können im Vergleich zum normalen EU-Strommix fast die Hälfte aller $CO_2$e-Emissionen vermieden werden. Durch die Initiative des Volkswagen Konzerns wird so viel erneuerbar erzeugter Strom in die Stromnetze eingespeist, wie die Volkswagen E-Fahrzeugflotte bilanziell über die Lebensdauer verbraucht. Auf diese Weise kann gewährleistet werden, dass die Volkswagen-Flotte eine bilanziell nahezu $CO_2$e-freie Nutzungsphase hat.

## Übersicht LCA ID.4 Pro & Tiguan

| | ID.4 Pro 210 kW 82 kWh[1] | Tiguan 2.0 TDI 110 kW[2] DSG | Tiguan 1.5 eTSI 110 kW[3] DSG |
|---|---|---|---|
| Konfigurationen[4] | Standard (Std.) \| Maximum (Max.), Markt Deutschland, MJ 24 | | |
| Funktionelle Einheit | 200.000 km Fahrgasttransport im WLTP-Testzyklus | | |
| Systemgrenzen | Produktion in Europa (standortunabhängig) | | |
| | Durchschn. Logistik Zwickau & Emden | Durchschn. Logistik Wolfsburg | |
| WLTP Energie-/ Kraftstoffverbrauch[5] | 16,0 \| 18,4 kWh/ 100 km | 5,3 \| 5,8 Liter/ 100 km | 6,2 \| 6,8 Liter/ 100 km |
| Wartung | Reifen, Bremsbeläge und -scheiben, Starterbatterie, Wischblätter, zusätzlich für Tiguan Motoröl und AdBlue bei Diesel | | |
| End-of-Life-Phase | Demontage (ohne Batterie), keine Punkte für Verwertung (Cut-Off) | | |
| Kritische Prüfung | TÜV NORD CERT, Datum der Gültigkeitserklärung: 16. April 2024 | | |

## Vergleich von CO2e-Emissionen (Std. | Max.)




Informationen gemäß 1999/94/EG für den deutschen Markt ab April 2024:
1 Energieverbrauch kombiniert 18,41 – 15,93 kWh/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert 0 g/km; $CO_2$-Klasse: A
2 Energieverbrauch kombiniert 5,9 – 5,3 l/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert 154 – 139 g/km; $CO_2$-Klasse: E
3 Energieverbrauch kombiniert 6,9 – 6,2 l/100 km; $CO_2$-Emissionen kombiniert 156 – 140 g/km; $CO_2$-Klasse: F-E
4 Standardkonfiguration: Standard-Ausstattung repräsentative Linie | Maximal-Ausstattung: ein möglicher Parametersatz bei Zusatzausstattung für maximales Gewicht
5 Werte auf erste Nachkommastelle gerundet

Der zweite wesentliche Dekarbonisierungshebel des Volkswagen Konzerns ist die Umstellung der Energieversorgung. Der Volkswagen Konzern setzt verstärkt darauf, die Stromversorgung der Produktionsstandorte auf erneuerbare Energien umzustellen. Darüber hinaus unterstützt der Volkswagen Konzern direkt den Ausbau erneuerbarer Energien im industriellen Maßstab, indem unter anderem in verschiedenen Regionen Europas neue Wind- und Solarparks entstehen. Dabei werden die Energy Attribute Certificates (Herkunftsnachweise) der Anlagen im Rahmen langfristiger Verträge zehn Jahre lang erworben und belegen den Ursprung des regenerativen Stroms. Im Zuge dessen fördert der Volkswagen Konzern sowohl unter anderem Solarparks in Deutschland und Spanien als auch Windparks, beispielsweise in Schweden. Der von Volkswagen unterstützte Windpark in Nordschweden, von dem der Volkswagen Konzern 70 % aller Herkunftsnachweise abnimmt, gilt beispielsweise als einer der größten Onshore-Windparks in Europa.

Einen dritten Dekarbonisierungshebel stellt die Steigerung der Energieeffizienz dar. In der strategischen Vision der Zero Impact Factory ist die energieeffiziente Fahrzeugfertigung deshalb als zentrales Thema verankert. Zur Steigerung der Energieeffizienz werden an Produktionsstandorten unterschiedliche Maßnahmen durchgeführt, unter anderem eine Verbesserung der Lüftungstechnik, der Einbau von LED-Beleuchtung, lastabhängige Trocknersteuerungen und/oder die Implementierung auslastungsabhängiger Anlagensteuerungen.

Der vierte und letzte essenzielle Hebel zur Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele ist die Dekarbonisierung der Wertschöpfungskette. Wir betrachten die von unseren Produkten verursachten Umweltauswirkungen über den ganzen Lebensweg und sämtliche Stufen der Wertschöpfungskette unserer Produkte hinweg. Dies umfasst den Herstellungsprozess mit Rohstoffentnahme, Werkstoffherstellung und Lieferantenprozessen sowie eigener Produktion an unseren Standorten, die Nutzungsphase mit den Fahrzeugemissionen

und der notwendigen Ladestrom- und Kraftstoffbereitstellung und schließlich die Demontage des Altfahrzeugs am Ende des Lebenswegs.

### Keine Dekarbonisierung ohne Elektromobilität

Für den Volkswagen Konzern ist eine Dekarbonisierung ohne den Umstieg auf Elektromobilität nicht möglich. Elektrofahrzeuge (Battery-Electric Vehicles, BEV) spielen hier eine zentrale Rolle, da sie während der Nutzung keine lokalen Emissionen verursachen und im gesamten Lebensweg eine bessere $CO_2$e-Bilanz aufweisen als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren (Benziner oder Diesel). Mit der konsequenten Elektrifizierung unserer Flotte ebnen wir auch unseren Kundinnen und Kunden den Weg zu einer potenziell bilanziell $CO_2$-neutralen Mobilität.

Unsere Elektrofahrzeuge werden an 18 Standorten in Europa, China und den USA gefertigt. Der Modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB) und die Premium Platform Electric (PPE) dienen uns dabei als technisches Rückgrat der Elektrifizierungsoffensive. Fortgeführt werden soll die E-Offensive durch die aktuell noch in der Entwicklung befindliche, modulare Fahrzeugplattform Scalable Systems Platform (SSP), die zum Ziel hat, über alle Markengruppen BEV-Fahrzeuge anzubieten.

Im Jahr 2024 sowie in den kommenden Jahren wird der Volkswagen Konzern die E-Offensive konsequent fortsetzen. So hatten im Berichtsjahr weitere vollelektrische Modelle verschiedener Konzernmarken ihre Markteinführung, darunter der Volkswagen ID.BUZZ LWB (Long Wheel-Base), der CUPRA Tavascan, der Audi A6 e-tron, der Audi Q6 e-tron sowie der Porsche Taycan und der Porsche Macan. Informationen zum Fortschritt der Maßnahme finden sich unter dem Abschnitt „Kennzahlen zu Scope 3 THG-Emissionen".

Zusätzlich arbeiten wir bei vielen Modellen weiter an der Effizienzsteigerung. Konkret wird die Bestrebung beispielsweise mit dem zuerst im ID.7 zum Einsatz kommenden hocheffizienten E-Antriebsmodul APP550. Außerdem hat die gesamte ID.-Familie Aufwertungen im Bereich Nachhaltigkeit erhalten, indem Recycling-Materialien wie das durch Meeresplastik recycelte Polyestergarn von SEAQUAL zum Einsatz kommen. Darüber hinaus gehen wir auch die nächsten Schritte im Bereich der Portfoliotransformation, indem wir die gesamte Architektur unserer Fahrzeuge neu ausrichten, so zum Beispiel über die Partnerschaft des Volkswagen Konzerns mit dem US-Elektroautohersteller Rivian. Ziel der Zusammenarbeit ist die Entwicklung von Software-Defined-Vehicle-Architekturen (SDV-Architekturen) der nächsten Generation, die in künftigen Fahrzeugen beider Unternehmen eingesetzt werden sollen. Das Joint Venture baut auf der bestehenden Software- und Elektronikarchitektur von Rivian auf, um gemeinsam branchenführende Architekturen und Software für SDVs beider Partner zu entwickeln.

### Umstellung der Energieversorgung

#### Klimaschutz in der Fertigung

Ein besonderes Augenmerk richtet Volkswagen zudem auf die Umstellung der eigenen Stromerzeugung. So konnte die 2018 begonnene Umrüstung der Kraftwerke in Wolfsburg von Steinkohle auf Erdgas für das Heizkraftwerk Wolfsburg-Nord/Süd Ende 2021 abgeschlossen werden. Die Inbetriebnahme der neuen Gas- und Dampfturbinen-Anlagen im Heizkraftwerk Wolfsburg-West wurde im Dezember 2023 vollzogen. Die Abschaltung der letzten Steinkohle-Blöcke im Heizkraftwerk Wolfsburg-West ist am 1. April 2024 erfolgt.

Der Volkswagen Konzern treibt die Versorgung der eigenen Werke mit Strom aus erneuerbaren Energien weiter voran. Bislang werden weltweit 73 Standorte mit externem Strom aus 100 % erneuerbaren Energien versorgt. Insgesamt wurde 2024 mehr als die Hälfte (66,9 %) des gesamten weltweiten Stromverbrauchs durch Strom aus erneuerbaren Energien gedeckt. Im Vergleich zum Vorjahr ist das ein Anstieg um 10,6 %.

Weiterhin setzt Volkswagen verstärkt auf die Erzeugung erneuerbarer Energien an seinen Standorten und in deren unmittelbarer Nähe. Im Jahr 2024 wurde an den Standorten bereits 574.801 MWh Strom aus erneuerbaren Energien erzeugt.

#### Bilanziell $CO_2$e-neutrale Nutzungsphase

Der Volkswagen Konzern strebt eine bilanziell $CO_2$e-neutrale Nutzungsphase seiner BEV-Flotte durch die Förderung des Ausbaus von erneuerbaren Energien an. Die Nutzungsphase der Fahrzeuge langfristig bilanziell

$CO_2$e-neutral zu gestalten, ist besonders wichtig, da ein großer Teil der $CO_2$e-Emissionen im Betrieb entsteht. Daher spielt die entsprechende Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen eine Schlüsselrolle bei fallender Tendenz. In der EU zum Beispiel ist fast die Hälfte des EU-Strommix nicht regenerativen Ursprungs. Der Volkswagen Konzern gleicht den, über eine Transparenzstudie ermittelten Anteil von sogenanntem Graustrom (Strom aus fossilen Energiequellen) im Strommix der Gesamtheit der Flottenladevorgänge aus. Dafür werden in einem bilanziellen Ansatz durch die VW Kraftwerk GmbH, Wolfsburg/Deutschland langfristige (10 Jahre) Abnahmeverträge für Grünstromzertifikate (Energy Attribute Certificate) mit neuen erneuerbaren Energie-anlagen geschlossen. Während der Vertragslaufzeit werden die Grünstromzertifikate der Anlagen dem Markt entzogen. Damit wird während der festgelegten Nutzungsphase von 200.000 km bilanziell der ermittelte Graustromanteil ausgeglichen. Dies sorgt für unsere Kundinnen und Kunden in Europa für eine nahezu $CO_2$e-neutrale Mobilität in der Nutzungsphase.

## Energieeffizienz

### Steigerung der Fahrzeugeffizienz

Die Dekarbonisierung wird neben dem Hochlauf erneuerbarer Energien auch durch die Steigerung der Fahrzeugeffizienz geleistet. Diese Effizienz wird grundsätzlich über systemseitige Angebote gesteuert und fortlaufend durchgeführt, indem der Fahrzeugbetrieb hinsichtlich des Energieverbrauchs reduziert wird. So unterstützt die Fahrprofilauswahl über eine Option das kraftstoffsparende Fahren. Zusätzlich gibt es bei manuell geschalteten Fahrzeugen Empfehlungen für den Gangwechsel. Ein e-Routenplaner für die effiziente Planung einer Fahrstrecke ist in den elektrischen ID.-Modellen als Sonderausstattung verfügbar.

Ein Beispiel zur Steigerung der Fahrzeugeffizienz liefert der ID.7:

Kluges Design für mehr Aerodynamik: Eine ausgeklügelte Aerodynamik macht den ID.7 zum Effizienz-Champion. Die Technik senkt den Energieverbrauch und ermöglicht Reichweiten von bis zu 700 Kilometern (WLTP) beziehungsweise geringere Ladekosten. Die strömungsgünstige Grundform, der niedrige Luftwiderstandsbeiwert (cw-Wert) von 0,23 und die Stirnfläche von 2,46 $m^2$ sind das Ergebnis einer engen Verzahnung von Design und Entwicklung. Bei Limousinen wie dem ID.7 hängen etwa 50 Prozent des cw-Wertes von der Karosserieform ab. Der ID.7 verfügt über einen nahezu geschlossenen Unterboden und bietet somit möglichst wenig Luftwiderstand. Ergänzend wirken neu entwickelte Radspoiler an den Vorderrädern, seitliche Luftführungen (Air Curtains) am Frontstoßfänger und ausgestellte Seitenschweller. Da auch die Räder einen hohen Einfluss auf die Aerodynamik haben (circa 30 % des cw-Fahrzeugwiderstands entsteht durch die Räderumströmung), haben wir spezielle AERO-Alufelgen und aerodynamisch effiziente Reifen entwickelt.

Optimierung des Elektromotors: Die Effizienz eines Elektromotors ist ein entscheidender Faktor für seine Leistung und die Reichweite des Fahrzeugs. Diese wird durch den Wirkungsgrad des Motors gemessen, welche sich aus dem Verhältnis von genutzter elektrischer Energie zur erzeugten mechanischen Leistung zusammensetzt. Eine höhere Effizienz bedeutet somit, dass weniger Energieverluste in Form von Wärme und Reibung auftreten. Der Volkswagen Konzern hat dementsprechend den Elektromotor für den ID.7 optimiert und neben mehr Leistung auch den $CO_2$-Fußabdruck reduziert.

### Energieeffizienz in der Fertigung

Die Steigerung der Energieeffizienz ist ein wichtiger Bestandteil der Dekarbonisierungsstrategie. Bis 2024 konnten bereits 9.113 Maßnahmen realisiert werden, die eine jährliche Einsparung von 3,5 Mio. MWh ermöglichten. Allein im Berichtsjahr 2024 wurden Maßnahmen mit einem Einsparpotenzial von ungefähr 0,5 Mio. MWh umgesetzt, dazu zählen beispielsweise eine Verbesserung der Lüftungstechnik, Wärmerückgewinnung, lastabhängige Trocknersteuerung und/oder die Implementierung auslastungsabhängiger Anlagensteuerung.

## Dekarbonisierung in der Wertschöpfungskette

### Kapazitäten für die Batteriefertigung

Der Volkswagen Konzern ist weltweit einer der wenigen Automobilhersteller, der die Batterie als Kerntechnologie der E-Mobilität in die eigene Hand nimmt.

Mit der Gründung des Tochterunternehmens PowerCo SE, Salzgitter/Deutschland, im Jahr 2022 integriert der Konzern die Entwicklung und Produktion von Batteriezellen in die eigene Wertschöpfungskette und hält damit einen wesentlichen Teil der Wertschöpfung des Elektrofahrzeugs im Unternehmen.
Vom neuen europäischen Battery Hub in Salzgitter aus steuert das Unternehmen den Aufbau des internationalen Fabrikbetriebs, die Weiterentwicklung der Zelltechnologie, die vertikale Integration der Wertschöpfungskette sowie die Ausstattung der Fabriken mit Maschinen und Anlagen.

Die Batterieaktivitäten verfolgen vorrangig das Ziel, die Komplexität und Kosten dieser Schlüsseltechnologie signifikant zu senken, um das Elektrofahrzeug für möglichst viele Menschen attraktiv und bezahlbar zu machen. Darüber hinaus ermöglichen sie auch eine größere technologische Selbstständigkeit. Die zentralen Schlüsselkonzepte der PowerCo sind die Einheitszelle, das Standardfabrikkonzept und die vertikale Integration der Wertschöpfungskette. Im Berichtsjahr waren drei konzerneigene Standorte für die Batteriezellproduktion im Aufbau, darunter das Leitwerk in Salzgitter, Valencia/Spanien und St. Thomas/Kanada. Alle Standorte sollen konsequent mit $CO_2$-arm erzeugtem Strom betrieben werden.

Die PowerCo setzt sich mit Nachdruck für die Reduktion von $CO_2$e-Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Batteriezellfertigung ein. Bereits in der vorgelagerten Wertschöpfungskette werden strenge Anforderungen an Lieferanten gestellt und nachgehalten. Diese umfassen den Einsatz von zertifiziertem Strom aus erneuerbaren Quellen und die Einhaltung festgelegter $CO_2$-Grenzwerte. Auch im Bereich der Logistik sind kontinuierlich Dekarbonisierungsmaßnahmen geplant.

In der Produktion verfolgt die PowerCo ambitionierte Dekarbonisierungsstrategien. Neben der Nutzung von $CO_2$-arm erzeugtem Strom gehören dazu beispielsweise auch Maßnahmen zu Energieeinsparung wie die innovative Dry-Coating-Technologien, die Reduktion von Produktionsabfällen und des Materialverbrauchs.

Die PowerCo arbeitet darauf hin, $CO_2$-arme Rezyklatmaterialien einzusetzen und das Recycling von Produktionsausschüsse zu etablieren. In Zusammenarbeit mit dem Volkswagen Konzern treibt die PowerCo zudem die Entwicklung des Recyclings von End-of-life Batterien voran. Schließlich investiert PowerCo in die Entwicklung von $CO_2$-armen Zukunftstechnologien und die Nutzung alternativer Materialien, um den $CO_2$-Footprint der Batteriezellen weiter zu optimieren.

### Vorgaben für die Dekarbonisierung in der Lieferkette

Bei den Neuvergaben für Hochvoltbatterien (HV-Batterien) für den europäischen Markt werden Lieferanten bereits jetzt dazu verpflichtet, $CO_2$e Grenzwerte einzuhalten. Bei bereits bestehenden Lieferverträgen für aktuelle Fahrzeugprojekte des MEB gibt es für Lieferanten die Anforderung, zertifizierten Strom aus erneuerbaren Quellen in ihrer Produktion einzusetzen.

Bei neuen Fahrzeugprojekten, wie den Ersteinsätzen des SSPs, will der Volkswagen Konzern die $CO_2$-Emissionen zu einem technischen Merkmal für relevante Bauteile machen. Das bedeutet, dass den Lieferanten innerhalb der EU verbindliche $CO_2$-Ziele vorgegeben werden sollen, deren Einhaltung sie zu jeder Zeit nachweisen müssen. Dies gilt für bestimmte Bauteile für den europäischen Markt. Ein Beispiel betrifft die neue Mechatronik-Plattform SSP, bei welcher die Batterien mit einem $CO_2$-Grenzwert versehen werden. Damit diese Werte erreicht werden können, müssen die Lieferanten Maßnahmen in ihren eigenen Produktionsprozessen und Vorlieferketten umsetzen, wie beispielsweise den Einsatz von erneuerbaren Energien. Mit Maßnahmen wie diesen senkt der Volkswagen Konzern die Emissionen in seiner Wertschöpfungskette sowie den $CO_2$-Fußabdruck vieler Elektrofahrzeugmodelle.

Auch die Volkswagen Group China arbeitet zusammen mit ihren Zuliefernden an einer nachhaltigeren Lieferkette. So entwickelt die Gruppe zusammen mit Lieferanten und Partnern einen Fahrplan für die Umstellung auf 100 % erneuerbare Energien bis 2030. Bislang haben bereits über 500 Zulieferende eine Erklärung unterschrieben, mit der sie sich zur Umstellung auf Strom aus erneuerbaren Energien verpflichten.

### Zero Impact Logistics

Die vom Volkswagen Konzern ergriffenen Maßnahmen für eine zukünftig bilanziell $CO_2$-neutrale Logistik umfassen beispielsweise die fortlaufende Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene und die nahezu vollständige $CO_2$-Vermeidung durch den Einsatz von Ökostrom aus erneuerbaren Energiequellen auf den elektri-

fizierten Strecken im Schienenverkehr in Deutschland und weiteren europäischen Ländern in Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen. Dies ist ein wichtiger Beitrag, um die THG-Emissionen in der Wertschöpfungskette zu reduzieren. Voraussetzung hierfür ist jedoch unter anderem eine ausreichend zur Verfügung stehende Kapazität in der Infrastruktur des Schienennetzes, vor allem in Deutschland.

Die Vorbereitungen für den Einsatz von rein batterieelektrisch angetriebenen Lkw und biogenen Kraftstoffen im Lkw-Netzwerk stehen ebenfalls im Fokus. Auch den Transport von HV-Batterien für Elektrofahrzeuge gestaltet der Volkswagen Konzern, beispielsweise am Komponentenstandort Braunschweig, umweltbewusst und effizient. Dort werden die Batterien vollautomatisch auf die Züge geladen und anschließend unter Einsatz von Strom aus erneuerbaren Energien in das Werk Zwickau befördert.

Für den Fahrzeugtransport über den Nordatlantik nutzt die Konzernlogistik dreizehn Roll-on-Roll-off-Charterschiffe, davon werden zwei mit schadstoffarmem Flüssigerdgas (LNG) betriebenen. Bis Ende des Jahres 2024 wurden auf dieser Route schrittweise vier weitere mit LNG angetriebene Autofrachter in Betrieb genommen und dadurch in Summe sechs konventionell betriebene Schiffe abgelöst. Im Vergleich zu anderen mit LNG betriebenen Schiffsmotoren sind die Charterschiffe der Konzernlogistik klimaschonender, da durch die Hochdrucktechnologie der Zwei-Takt-Motoren von MAN Energy Solutions nahezu kein Methan entweichen kann. Grundsätzlich ermöglichen die Dual-Fuel-Motoren zudem den zukünftigen Einsatz von nichtfossilen Treibstoffen wie Biogas (Bio-LNG), E-Gas (synthetisches Gas) auf Basis von erneuerbaren Energien oder Biofuel. Dadurch ließen sich die $CO_2$-Emissionen noch weiter reduzieren.

Auf europäischen Seerouten betreibt die Konzernlogistik seit 2021 dauerhaft zwei Charterschiffe mit Biotreibstoff, der gegenüber herkömmlichen fossilen Treibstoffen weniger $CO_2$ verursacht. Den Rohstoff dafür bilden alte Speiseöle und Fette. Dabei handelt es sich um Abfälle und Reststoffe, beispielsweise aus Gastronomie und Lebensmittelindustrie, die nicht für die Weiterverarbeitung zu Nahrungs- oder Futtermitteln genutzt werden können.

### Dekarbonisierung der Händlernetze

Seit 2022 wird der $CO_2$-Fußabdruck des gesamten Handels- und Servicenetzes jährlich in der Kategorie 14 „Franchise“ der Scope 3-THG-Emissionen erfasst.

Um die richtigen Maßnahmen zur Dekarbonisierung sowie zur Verringerung von Umwelteinflüssen zu identifizieren und erfolgreich umzusetzen, stellen wir den Betrieben Handbücher, Schulungen und Marketingmaterialien zur Verfügung, etwa ein umfassendes Guidebook oder ein web-basiertes Training sowie Videos zur Kommunikation gegenüber Kundinnen und Kunden. Darüber hinaus hat der Volkswagen Konzern ein markenübergreifendes Zertifizierungssystem für das gesamte Handelsnetz entwickelt, die sogenannte goTOzero RETAIL-Zertifizierung. Diese Zertifizierung basiert auf etablierten Systemen wie dem ISO 14001 Standard, Gebäudezertifizierungen und Rating-Systemen und deckt zusätzlich das Kerngeschäft eines Autohauses ab. Auch wenn die Einführung von goTOzero RETAIL in den Märkten erst 2023 erfolgte, haben bereits einige Händler die Zertifizierungsstufen Gold sowie Platin erreicht. Sukzessive sollen alle 50 wesentlichen Handelsmärkte, die allein 95 % des weltweiten Handels- und Servicenetzes abdecken, an der goTOzero Retail-Zertifizierung teilnehmen. Derzeit wird der inhaltliche Scope der Zertifizierung mit einem Schwerpunkt auf Umweltthemen auf „Full ESG“ erweitert. Um den Erfolg und die Projektfortschritte von goTOzero RETAIL darzustellen, erfolgt regelmäßig eine interne und externe Kommunikation.

Zusätzlich zu den Zertifizierungen wurde ein Energie- und Ressourcenberatungskonzept entwickelt, das allen Märkten und Partnerbetrieben zur Verfügung steht. Für neu errichtete und bestehende Gebäude der Handels- und Servicebetriebe strebt der Volkswagen Konzern eine höchstmögliche Energieeffizienz und den Einsatz erneuerbarer Energien an, soweit dies wirtschaftlich und technisch machbar ist.

### Bilanziell $CO_2$-neutrale Übergabe von Elektrofahrzeugen

Der Volkswagen Konzern hat als freiwillige Maßnahme bereits 2022 beschlossen, eine Reihe von Elektrofahrzeugen des Konzerns bilanziell $CO_2$-neutral an unsere Kundinnen und Kunden in Europa zu übergeben. Solange der Volkswagen Konzern $CO_2$-Emissionen nicht überall vermeiden kann und erneuerbare Energien nicht überall einsetzbar sind, geschieht dies über freiwillige Kompensation der verbleibenden THG-Emissionen aus der

Lieferkette, Produktion und Logistik. Das gilt für MEB-Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Porsche, SEAT/CUPRA und Škoda in Europa.
Im Jahr 2024 belief sich das Kompensationsvolumen für den Konzern auf rund 6,7 Mio. t $CO_2$. Diese Maßnahme wird im Jahr 2025 noch weitergeführt und endet für den Konzern mit dem Berichtsjahr 2025. Im Rahmen der bilanziell $CO_2$-neutralen Übergabe gleichen wir die nicht vermeidbaren Emissionen aus den beiden Lebenswegphasen Lieferkette oder Produktion durch Klimaschutzprojekte mit hohen Zertifizierungsstandards aus. Hierzu gehören etwa der „Verified Carbon Standard" (VCS), die „Climate, Community and Biodiversity Standards" (CCB Standards) oder der „Gold Standard". Ergänzend zu externen Zertifizierungsstandards beurteilen wir Kompensationsprojekte zur Qualitätssicherung auch nach eigenen Kriterien.

Wir halten den Schutz natürlicher $CO_2$-Senken sowie die Entwicklung von zusätzlichen Kohlenstoffsenken für eine wesentliche Aufgabe im Rahmen des Klimaschutzes. Deshalb engagiert sich der Volkswagen Konzern über das Joint Venture Volkswagen Climate Partner GmbH im Bereich der Entwicklung eigener Klimaschutzprojekte. Diese entwickelt und finanziert zertifizierte Klimaschutzprojekte, die dem anerkannten Ausgleich von $CO_2$-Emissionen dienen. Eine zentrale Anforderung an alle Projekte ist, dass sie höchsten Qualitätsstandards entsprechen müssen. Daher übernimmt das Joint Venture auch die Steuerung hinsichtlich der Qualitätssicherung. Kernaspekte sind die genannte Zusätzlichkeit, Genauigkeit und Permanenz der Emissionsreduktionen, die sozioökonomische und ökologische Vorteilhaftigkeit für die Region sowie die regelmäßige Überprüfung durch unabhängige Dritte. Initiale Projektstandards sind der VCS und der Gold Standard. Das Joint Venture hat 2022 seine operative Arbeit aufgenommen und legt seinen Fokus dabei auf Waldschutzprojekte und naturbasierte Lösungen. Begleitet wird es von einem eigens eingerichteten unabhängigen Projektbeirat.

### Beitrag zu einer klimaschonenden Logistik und „Hard-to-Abate"-Sektoren

Über die eigene Wertschöpfungskette hinaus möchte der Volkswagen Konzern mit dem Tochterunternehmen MAN Energy Solutions auch die Dekarbonisierung in anderen Industrien vorantreiben. So beliefert das Unternehmen die Schifffahrts- und Energieindustrie weltweit auch mit Motoren, die mit klimafreundlicheren Kraftstoffen – sogenannten Future Fuels – betrieben werden können, und rüstet Diesel- oder Schwerölmotoren auf Future Fuels um.

Das Portfolio von MAN Energy Solutions unterstützt Kundinnen und Kunden, Emissionen zu reduzieren, Energie effizienter zu nutzen und umweltfreundliche Kraftstoffalternativen einzusetzen. Mit einem breiten Spektrum an wichtigen Zukunftstechnologien, branchenführenden Digitalisierungsservices und einem breiten Portfolio an langlebigen Produkten liefert das Unternehmen nachhaltige Antworten auf die aktuellen Klimaherausforderungen.

Neben klimafreundlichen Motoren umfasst das Portfolio auch Schlüsseltechnologien wie Carbon Capture, Utilization & Storage, Wärmepumpen und Anlagen zur Wasserstofferzeugung.

### Lade- und Energieaktivitäten

Der Volkswagen Konzern gehört bei der Elektromobilität zu den Taktgebern und treibt den Ausbau des Ladenetzes weltweit konsequent voran. Der Bereich Laden und Energie nimmt als Teil des 10-Punkte-Programms eine bedeutsame Rolle in der Elektromobilitätsstrategie des Konzerns ein und entwickelt mit eigenen Marken integrierte Energielösungen für private- und gewerbliche Kundinnen und Kunden weltweit. Mit den Konzernmarken Electrify America (Nordamerika), Elli (Europa) und der Joint Venture CAMS (China) forciert der Konzern den Ausbau der Ladeinfrastruktur weltweit, da dies eine wesentliche Voraussetzung für den Hochlauf der E-Mobilität und die Dekarbonisierung der individuellen Mobilität bleibt. Mittelfristig sollen weltweit über 40.000 Schnellladepunkte entstehen. Bislang sind mehr als die Hälfte bereits installiert worden. In den Wachstumsregionen China und USA/Kanada werden bereits heute jeweils die größten Schnellladenetzwerke betrieben. Um Strom aus erneuerbaren Quellen fürs Laden sowie den Ausbau erneuerbarer Energien zu fördern, setzt sich der Volkswagen Konzern zunehmend für nachhaltige Energieprojekte ein und entwickelt neue Geschäftsmodelle im Energiebereich. Ziel ist, dass Elektrofahrzeuge mit Strom aus erneuerbaren Quellen geladen werden und somit ihr volles Potenzial erschließen.

### Europa

Als europaweit agierendes Lade- und Energieunternehmen hat es sich die Marke Elli zur Aufgabe gemacht, Privat- und Geschäftskunden mit intelligenten Hard- sowie Softwarelösungen bei der nachhaltigen Energiewende zu unterstützen und die Dekarbonisierung der Gesellschaft voranzutreiben. Die Marke Elli wurde 2018 als Tochterunternehmen des Volkswagen Konzerns gegründet und ist heute bereits einer der führenden Anbieter eines intelligenten Lade- und Energie-Ökosystems. Das Produktspektrum ist breit und umfasst AC-Wallboxen und flexible Schnellladestationen („Flexpole"), öffentliche Ladedienste, Softwarelösungen, Energiehandel und Stromlieferungen.

Ein Produktbeispiel für die Schnittstelle von Energie und Mobilität ist die neue unidirektionale Wallbox „Elli Charger 2", die in Verbindung mit der privaten PV-Anlage und dem dynamischen Stromtarif von der Marke Elli die Ladekosten für die Kundinnen und Kunden um bis zu 40 Prozent reduzieren kann.

Zudem bietet die Marke Elli den Kundinnen und Kunden des Volkswagen Konzerns sowie Unternehmen und Privatkunden außerhalb des Konzerns Zugang zu einem der größten Ladenetzwerke Europas mit rund 850.000 Ladepunkten – mit nur einer App oder Ladekarte. Seit 2024 ist das sogenannte Selected Partner Network – ein Netzwerk von Premiumladepunktbetreibern, die über optimale Ladestationen, leistungsstarke Ladeinfrastruktur mit Komfort vor Ort (zum Beispiel Cafés, Restaurants, Sanitäranlagen) und eine hohe Betriebssicherheit verfügen.

Darüber hinaus baut der Volkswagen Konzern in Europa über Joint Ventures aktiv Schnellladepunkte auf. Zusammen mit anderen Herstellern hat der Volkswagen Konzern bereits 2017 IONITY gegründet – eine gemeinsame Gesellschaft, mit der bis Ende 2024 europaweit 4.700 Schnellladestationen an Fernstraßen Europas errichtet wurden.

Auf dem Weg zur Dekarbonisierung der Gesellschaft steigt der Bedarf an Speicherlösungen für regenerative Energien, um die Stabilität und Effizienz im Energienetz zu gewährleisten. Die Fahrzeugbatterie kann hier als wichtiges Asset und Powerbank fungieren. Ellis mittelfristige Zukunftsvision ist ein sogenanntes „Managed Battery Network", in welchen Batterien beispielweise in Großspeichern, BEV, Wohnhäusern oder Geschäftsgebäuden zu einem einheitlichen, vernetzten, virtuellen Kraftwerk verbunden werden können. In diesem zukünftigen Ökosystem soll nicht nur das Netz bei hoher Nachfrage unterstützt, sondern auch ein Zugang zu den Spotmärkten für Strom bereitgestellt werden, um Kundinnen und Kunden finanzielle Anreize für die zeitliche Flexibilisierung ihrer Stromnachfrage zu bieten. Dadurch sollen gleichzeitig neue Profit Pools für den Volkswagen Konzern erschlossen werden. In diesem Zusammenhang hat die Marke Elli bereits im Juli 2023 eine Lizenz für den Stromhandel an Europas größter Stromhandelsbörse (EPEX) erhalten und vermarktet die Flexibilität des Strommarktes eines ersten Speicher-Testzentrums in Kassel (Baunatal).

### Nordamerika

Die Konzernmarke Electrify America ist das größte offene Hyper-Schnellladenetz in den USA. Diese hat einen signifikanten Beitrag zum Aufbau eines landesweiten Netzes von Schnellladepunkten für Gemeinden und Autobahnen und zur zunehmenden Einführung von Zero Emission Vehicle geleistet. Seit der Installation der ersten Ladestation im Mai 2018 ist das Schnellladenetz von Electrify America in Nordamerika kräftig gewachsen. Mehr als 1.000 Ladestationen und über 4.700 Hyper-Schnellladepunkte sind Teil des Ladenetzes von Electrify America.

Im August 2023 hat Electrify America das Electrify America Solar Glow™ 1 Solar-Photovoltaik-Projekt in San Bernardino County, Kalifornien, in Betrieb genommen. Electrify America Solar Glow™ 1 ist ein wichtiger Meilenstein im Engagement von Electrify America, den $CO_2$-Fußabdruck des Unternehmens im Energiebereich zu reduzieren. Die Anlage verfügt über mehr als 200.000 Solarmodule und erzeugt geschätzt 75 MW bei Maximalleistung, was mit dem Stromverbrauch von 500 Elektrofahrzeugen vergleichbar ist, die gleichzeitig mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 150 Kilowatt geladen werden. Der Solarpark ist das Ergebnis eines 15-jährigen virtuellen Stromabnahmevertrags (VPPA) mit dem Entwickler Terra-Gen. Electrify America ist das größte offene Netzwerk von DC-Schnellladepunkten für Elektrofahrzeuge in den USA, das einen virtuellen Stromabnahmevertrag für die Erzeugung erneuerbarer Energien abschließt.

Electrify America Solar Glow™ 1 leistet einen Beitrag zur Additionalität bei der Energieerzeugung aus erneuerbareren Quellen.

China

Zum 31. Dezember 2024 hat das Joint Venture CAMS 1.621 Ladestationen mit über 13.000 Ladepunkten in 213 Städten in China aufgestellt, mit über 6,6 Millionen registrierten Nutzer. Darüber hinaus engagiert sich CAMS im Bereich Energiedienstleistungen. Anfang 2024 wurden zum Beispiel in Guangdong (China) vier $CO_2$-neutrale Ladestationen in Betrieb genommen, die zur Dekarbonisierung beitragen. Außerdem arbeitet der Volkswagen Konzern mit diversen Partnern an Projekten zusammen, die die Stabilität der Energieversorgung verbessern und die Stromerzeugung aus erneuerbaren Quellen fördern. So startete Volkswagen Group China im Dezember 2023 ein V1G-Pilotprojekt mit State Grid in der Stadt Peking-Tianjin-Hebei, um die Interaktion zwischen Fahrzeug und Netz zu verbessern, eine Ausgewogenheit bei Stromangebot und -nachfrage zu erreichen und zur Stabilisierung des Stromnetzes beizutragen.

### Abhängigkeit von Ressourcen bei der Umsetzung von Maßnahmen

Die nachhaltige Transformation erfordert umfassende Investitionen in die Digitalisierung und Elektrifizierung. Dabei wird zum Teil von der digitalen Transformation sichergestellt, dass Maßnahmen für den Klimaschutz durchgeführt werden können. Das dafür vorgesehene Budget ergibt sich unter anderem auch aus der nachhaltigen Transformation.

Mit der kostenintensiven Transformation gehen auch die Finanzierung und Attraktivität des Volkswagen Konzerns für Investoren einher, die auf der Suche nach nachhaltigen Anlagemöglichkeiten sind. Bereits seit 2020 verfügt der Volkswagen Konzern über ein Green Finance Framework, in welchem verschiedene Finanzierungsformen vorgestellt werden, wie zum Beispiel Green Bonds, die den Rahmen für auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Finanzierungsinstrumente definieren.

Im Berichtsjahr haben wir taxonomie-konforme Investitionsausgaben der Geschäftsjahre 2021 bis 2023 auf Basis des im Oktober 2022 aktualisierten Green Finance Framework mit der Begebung von grünen Anleihen (Green Bonds) in Höhe von 1,0 Mrd. Euro refinanziert.

Insgesamt hat der Volkswagen Konzern seit 2020 Green Bonds mit einem Volumen von 10,5 Mrd. Euro zur Refinanzierung von Investitionsausgaben für BEV emittiert. Im Jahr 2022 hat der Volkswagen Konzern ein überarbeitetes Green Finance Framework veröffentlicht, das insbesondere durch die Einbindung der EU-Taxonomie weiterentwickelt wurde. Wie schon im bisherigen Green Finance Framework setzt der Volkswagen Konzern weiterhin auf die ausschließliche Einbeziehung von BEV bei nachhaltigen Finanzierungen. Unter dem aktualisierten Green Finance Framework werden nur Investitionen berücksichtigt, die taxonomie-konform sind. So verbinden wir unser Unternehmensziel der bilanziellen $CO_2$-Neutralität bis 2050 mit unserer Finanzierungsstrategie. Die unter dem Green Finance Framework aufgenommenen Mittel refinanzieren gezielt umweltverträgliche Projekte wie die E-Mobilität, die sowohl die Kategorie „Clean Transportation" der Green Bond Principles der International Capital Market Association (ICMA) erfüllen als auch im Einklang mit den Zielen der Vereinten Nationen sowie der Europäischen Union für nachhaltige Entwicklung stehen. Der Erfolg des aktualisierten Green Finance Frameworks wurde von dem Rating-Unternehmen Sustainalytics bestätigt, das die Übereinstimmung mit den Green Bond Principles der ICMA und den Green Loan Principles der Loan Market Association (LMA) bescheinigt hat.

### CapEx und OpEx mit Taxonomie-Bezug

Der wichtigste Hebel für unsere Transformation ist der Ausbau der Elektromobilität. Unsere Maßnahmen zum Ausbau der Elektromobilität decken sich mit der Wirtschaftsaktivität 3.3 Herstellung $CO_2$-armer Verkehrstechnologien. Die entsprechenden Offenlegungsanforderungen des ESRS E1 Paragraph 29 (c) finden sich im „EU-Taxonomie" Kapitel des Berichts.

### Unterschiede bei Betriebs- und Investitionsausgaben

Die unter diesem Standard offengelegten Angaben zu den Investitionsausgaben (Capital Expenditures, kurz CapEx) und Betriebsausgaben (Operational Expenditures, kurz OpEx) entsprechen den im „EU-Taxonomie" Kapitel ausgewiesenen Angaben zu den CapEx und OpEx. Aus diesem Grund gibt es keine offenzulegenden Unterscheidungen.

## METRIKEN: KLIMAWANDEL

In der Konzernnorm 98000 werden Indikatoren für Emissionen und Energie festgelegt, die von allen Standorten weltweit einheitlich erhoben werden sollen. Dies umfasst unter anderem die THG-Emissionen wie Kohlendioxid ($CO_2$), Schwefelhexafluorid ($SF_6$), Lachgas ($N_2O$), Chlorkohlenwasserstoffen (CKW) und Fluorkohlenwasserstoffen (FKW). Die Datenerfassung im Bereich Energie beinhaltet die Erzeugung, den Bezug und den Einsatz von fossilen, nuklearen und erneuerbaren Energien einschließlich des Einsatzes von Brennstoffen.

### Energieverbrauch und Energiemix

Im Rahmen der Datenerhebung werden die Energieverbräuche und Energiemixe der weltweiten Produktionsstandorte jährlich erfasst. Dabei werden sowohl Energiemengen aus Eigenerzeugung als auch von externen Lieferanten bezogene Energiemengen (Fremdbezug) berücksichtigt. Des Weiteren werden die regenerativen und nuklearen Anteile im Energiemix jeweils separat erfasst. Zusätzlich wird die jeweilige Teilmenge, die aus nicht brennstoffbasierten erneuerbaren (non-fuel) Quellen wie zum Beispiel Windkraft oder Photovoltaik stammt, erfasst. Beim Bezug von erneuerbaren Energien sind die Qualitätskriterien des Volkswagen Konzerns zu berücksichtigen und entsprechende Nachweise zu erbringen.

Nachfolgend sind quantitative Kennzahlen zu Energieverbrauch und -mix dargestellt (siehe Tabelle):

### ENERGIEVERBRAUCH UND -MIX

| | Einheit | 2024 | | 2023 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | Volkswagen Konzern | Gesellschaften mit operativer Kontrolle | Volkswagen Konzern | Gesellschaften mit operativer Kontrolle |
| Energieverbrauch gesamt | Mio. MWh | 19,0 | 5,5 | 19,4 | 6,3 |
| Energieverbrauch als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle | Mio. MWh | 24,6 | | 25,8 | |
| Energieverbrauch aus fossilen Quellen[1] | Mio. MWh | 11,9 | 3,7 | 13,5 | 5,0 |
| Kohle und Kohleprodukte | Mio. MWh | 0,8 | 1,0 | 2,3 | 1,0 |
| Rohöl und Erdölprodukte | Mio. MWh | 1,1 | 0,02 | 1,3 | 0,04 |
| Erdgas | Mio. MWh | 8,7 | 1,1 | 8,6 | 1,4 |
| Brennstoffe aus anderen fossilen Quellen | Mio. MWh | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| Fremdbezogene Energie aus fossilen Quellen[1] | Mio. MWh | 1,2 | 1,6 | 1,3 | 2,5 |
| Energieverbrauch aus nuklearen Quellen[2] | Mio. MWh | 0,04 | 0,1 | - | - |
| Energieverbrauch aus erneuerbaren Quellen | Mio. MWh | 7,1 | 1,7 | 5,9 | 1,4 |
| Brennstoffe - erneuerbar | Mio. MWh | 1,0 | 0,5 | 0,5 | 0,5 |
| Fremdbezogene Energie – erneuerbar[1] | Mio. MWh | 6,0 | 1,2 | 5,5 | 0,9 |
| Fremdbezogene Energie - erneuerbar, elektrisch | Mio. MWh | 5,7 | 1,1 | 5,2 | 0,8 |
| Anteil gebündelt eingekaufter erneuerbarer elektr. Energie[2] | % | 65,4 | 0,9 | - | - |
| Anteil ungebündelt eingekaufter erneuerbarer elektr. Energie[2] | % | 34,6 | 99,1 | - | - |
| Eigenerzeugte Energie - erneuerbar, non-fuel[2] | Mio. MWh | 0,04 | 0,0 | - | - |

1 Der Datenpunkt enthält Schätzwerte.
2 Für das Jahr 2023 ist keine Berichterstattung möglich.
Die Angaben für das Jahr 2023 erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

### Vertragliche Instrumente für die Beschaffung erneuerbarer elektrischer Energie

Bei der Beschaffung von Strom aus erneuerbaren Energien wird unterschieden, ob diese gebündelt oder ungebündelt beschafft werden. Gebündelt bedeutet, dass Herkunftsnachweise, Zertifikate für erneuerbare Energien oder Grünstromzertifikate zusammen mit dem Ökostromprodukt (ungetrennt) von einem Lieferanten bezogen werden. Zurzeit werden folgende Verträge unterschieden:

- On-Site Power Purchase Agreements
- Off-Site Power Purchase Agreements
- sonstige Verträge.

### Energieintensität

Die Energieintensität ergibt sich aus dem Gesamtenergieverbrauch und den Umsatzerlösen. Die Umsatzerlöse werden dem Konzernabschluss entnommen, wo sich weiterführende Informationen befinden. Die Energieintensität Kennzahl wird ohne die Gesellschaften mit operativer Kontrolle berichtet.

#### ENERGIEINTENSITÄT IN KLIMAINTENSIVEN SEKTOREN

| | Einheit | 2024 |
|---|---|---|
| Energieintensität für Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren (Energieverbrauch je Umsatzerlöse) | kWh/Euro | 0,059 |
| Gesamtenergieverbrauch aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren[1] | Mio. MWh | 19,0 |
| Umsatzerlöse aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren | Mio. € | 324.656 |
| Gesamtumsatzerlöse (Finanzabschluss) | Mio. € | 324.656 |

1 Entspricht Gesamtenergieverbrauch.

### Sektoren mit hohem Klimaeinfluss zur Bestimmung der Energieintensität

Alle Aktivitäten innerhalb des Volkswagen Konzerns tragen zur Fahrzeugproduktion bei und beziehen sich auf den NACE-Abschnitt C.29.10 (Herstellung von Kraftwagen). Daher können sie mit Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen in Verbindung gebracht werden. Da alle Aktivitäten des Volkswagen Konzerns für die Berechnung der Energieintensität herangezogen werden, wird hier der Gesamtenergieverbrauch für die Berechnung verwendet. Die Energieintensität berücksichtigt zudem MAN Energy Solutions.

### Energieerzeugung

Energie aus Eigenerzeugung umfasst Energiemengen aus Anlagen, die sich in Besitz, Miete, Leasing oder Pacht des Volkswagen Konzerns befinden und durch diesen betrieben werden (zum Beispiel Kraftwerke, Heizkraftwerke oder Heizhäuser). Dies gilt auch für unternehmenseigene Energieerzeugungsanlagen, die durch Dritte betrieben werden.

#### ENERGIEERZEUGUNG GESAMT

| | | 2024 | | 2023 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Einheit | Volkswagen Konzern | Gesellschaften mit operativer Kontrolle | Volkswagen Konzern | Gesellschaften mit operativer Kontrolle |
| Energieerzeugung gesamt | Mio. MWh | 6,4 | 0,3 | 7,2 | 0,3 |
| Energieerzeugung als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle | Mio. MWh | 6,7 | | 7,5 | |
| Erzeugte nicht-erneuerbare Energie[1] | Mio. MWh | 5,6 | 0,2 | 6,6 | 0,2 |
| Erzeugte erneuerbare Energie | Mio. MWh | 0,8 | 0,05 | 0,5 | 0,05 |

1 Der Datenpunkte enthält Schätzwerte.
Die Angaben für das Jahr 2023 erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

## THG-Emissionen

### Kennzahlen zu Scope 1 und Scope 2 THG-Emissionen

Scope 1 THG-Emissionen sind direkte THG-Emissionen, die vom Volkswagen Konzern durch selbst kontrollierte Quellen generiert werden, zum Beispiel durch die Nutzung von Brennstoffen an den Standorten. Direkte biogene $CO_2$-Emissionen (Scope 1) sind Emissionen, die durch die Nutzung biogener Brennstoffe an den Standorten entstehen. Für die Berechnung der Emissionen werden die aktuellen Emissionsfaktoren des Verbands der Automobilindustrie (VDA) genutzt.

Scope 2 THG-Emissionen sind indirekte $CO_2$-Emissionen der Energieerzeugung, die durch Bezug von Energie aus externen Kraftwerken, Heizkraftwerken und Heizhäusern entstehen und an anderer Stelle freigesetzt werden. Die Scope 2 THG-Emissionen werden entsprechend des GHG Protocol sowohl nach der marktbasierten

als auch nach der standortbasierten Methode berechnet. Indirekte standortbasierte biogene $CO_2$-Emissionen sind Emissionen, die durch den Einsatz von biogenen Brennstoffen bei externen Energielieferanten zum Beispiel durch Erzeugung von elektrischer Energie und Wärme entstehen und mit lokalen Emissionsfaktoren bewertet werden. Für die Berechnung der Emissionen werden die aktuellen VDA-Emissionsfaktoren genutzt.

## SCOPE 1 UND 2 THG-EMISSIONEN

| | | 2024 | | 2023 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Einheit | Volkswagen Konzern | Gesellschaften mit operativer Kontrolle | Volkswagen Konzern | Gesellschaften mit operativer Kontrolle |
| THG-Emissionen Scope 1 | Mio. t $CO_2e$ | 3,0 | 0,3 | 3,6 | 0,4 |
| THG-Emissionen Scope 1 als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle | Mio. t $CO_2e$ | 3,3 | | 4,0 | |
| Davon TRATON GROUP | Mio. t $CO_2e$ | 0,1 | 0,0 | 0,2 | 0,0 |
| Davon MAN Energy Solutions | Mio. t $CO_2e$ | 0,03 | 0,0 | 0,04 | 0,0 |
| Biogene THG-Emissionen Scope 1 | Mio. t $CO_2e$ | 0,4 | 0,2 | 0,2 | 0,2 |
| Anteil der THG-Emissionen Scope 1 in regulierten EHS[1] | % | 84,4 | 18,2 | - | - |
| THG-Emissionen Scope 2 (standortbasiert) | Mio. t $CO_2e$ | 2,6 | 1,6 | 2,4 | 1,9 |
| THG-Emissionen Scope 2 (standortbasiert) als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle | Mio. t $CO_2e$ | 4,2 | | 4,3 | |
| Davon TRATON GROUP | Mio. t $CO_2e$ | 0,3 | 0,0 | 0,2 | 0,0 |
| Davon MAN Energy Solutions | Mio. t $CO_2e$ | 0,03 | 0,0 | 0,03 | 0,0 |
| Biogene THG-Emissionen Scope 2 (standortbasiert)[2] | Mio. t $CO_2e$ | 0,4 | 0,1 | 0,5 | 0,1 |
| THG-Emissionen Scope 2 (marktbasiert) | Mio. t $CO_2e$ | 0,5 | 0,7 | 0,7 | 1,3 |
| THG-Emissionen Scope 2 (marktbasiert) als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle | Mio. t $CO_2e$ | 1,1 | | 2,0 | |
| Davon TRATON GROUP | Mio. t $CO_2e$ | 0,1 | 0,0 | 0,1 | 0,0 |
| Davon MAN Energy Solutions | Mio. t $CO_2e$ | 0,01 | 0,0 | 0,01 | 0,0 |

[1] Für das Jahr 2023 ist keine Berichterstattung möglich
[2] Der Datenpunkt enthält Schätzwerte
Die Angaben für das Jahr 2023 erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

### Methoden, Annahmen und Emissionsfaktoren für Scope 1 und Scope 2 THG-Emissionen

THG-Emissionen (Scope 1 und 2) der Produktionsstandorte werden jährlich gemäß den Vorgaben des GHG Protocol sowie der ESRS erhoben. Für die marktbasierte Berechnung der Emissionen werden versorgerspezifische $CO_2$-Faktoren verwendet, während für die standortbasierte Berechnung die Emissionsfaktoren des VDA genutzt werden.

Die gesamten THG-Emissionen eines Standorts werden durch die Addition aller relevanten Emissionen, jeweils multipliziert mit ihrem Treibhauspotenzial, ermittelt. Die $CO_2$-Emissionsfaktoren für nicht am Standort erzeugte Energien (zum Beispiel elektrische Energie, Fernwärme, Fernkälte) werden beim jeweiligen Energieversorger erfragt beziehungsweise werden von diesem bereitgestellt. Die $CO_2$-Emissionsfaktoren für den Eigenverbrauch von Primärenergieträgern zur Wärme- oder Stromerzeugung werden aus den Heizwerten beziehungsweise Brennwerten der Brennstoffe und dem Wirkungsgrad der Eigenerzeugung errechnet.

Für die Berechnung der standortbasierten Scope 2 Emissionen nutzen wir den Stromnetz Mix des jeweiligen Landes.

## Identifizierung und Offenlegung wesentlicher Scope-3-Kategorien

### Kennzahlen zu Scope 3 THG-Emissionen

In Übereinstimmung mit den vom World Business Council for Sustainable Development und vom World Resources Institute veröffentlichten Scope 3-Standard werden im Jahr 2024 $CO_2e$-Emissionen für 13 der insgesamt 15 Scope-3-Kategorien berichtet. Kategorie 9 (Transport und Verteilung - nachgelagert) ist in der Berichterstattung der Kategorie 4 enthalten. Zudem ist Kategorie 10 (Verarbeitung der verkauften Produkte) im Reporting der Scope 1 THG-Emissionen enthalten. Kategorie 15 umfasst Emissionen aus verschiedenen Investitionsarten und wird aufgrund geringer Wesentlichkeit auf Konzernebene nicht berichtet. Etwa 21,4 % des gesamten Scope 3-Aufkommens entfallen auf die Emissionskategorie Eingekaufte Güter und Dienstleistungen, während 72,7 % in der Nutzungsphase (Well-to-Wheel) entstehen. Die folgenden Tabellen zeigen die Scope-3-Emissionen des Volkswagen Konzerns, der TRATON GROUP und MAN Energy Solutions einschließlich methodischer Hinweise zur Erfassung und Berechnung:

VOLKSWAGEN GROUP

| Scope-3-Kategorie | Einheit | 2024 | 2023 | Hinweise |
|---|---|---|---|---|
| Summe Scope 3 Emissionen | Mio. t $CO_2e$ | 408,58 | 429,12 (413,95)[1] | Der Vorjahreswert wurde im Rahmen der Rekalkulation des Basisjahres angepasst. |
| Kategorie 1: Eingekaufte Güter und Dienstleistungen | t $CO_2e$ / % | 87.346.897 / 21,4 | 94.907.875 / 22,1 (89.572.138 / 21,6)[1] | Die $CO_2e$-Emissionen der Kategorie 1 beziehen sich auf die Supply-Chain-Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge. Sie wurden auf Basis von 72 produktionsvolumengewichteten Ökobilanzen (Life Cycle Assessment, LCA) berechnet. Alle Fahrzeug-LCAs (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) sind unabhängig nach ISO 14040/44 zertifiziert überwiegend durch TÜV Nord CERT GmbH. Wesentliche Veränderungstreiber sind Portfolio- und Regionsverschiebungen sowie gesunkene Produktionszahlen. Der Vorjahreswert wurde im Rahmen der Rekalkulation des Basisjahres angepasst.<br>Der Volkswagen Konzern verwendet für die Bewertung der Produktionsphase von Fahrzeugen standardmäßig den Stromnetzmix und bezieht gleichzeitig Zertifikate für erneuerbare Energien von Zulieferanden ein, um gemeinsame Dekarbonisierungsbemühungen hervorzuheben. Diese Kombination aus standortbasierten und marktbasierten Ansätzen kann zu einer leichten Doppelzählung des erneuerbaren Energieanteils führen. Ein vollständig marktbasierter Ansatz wird möglich sein, sobald die entsprechenden Emissionsfaktoren in den vom Volkswagen Konzern verwendeten Datenbanken verfügbar sind.<br>Wert im Basisjahr (2018): 96.763.132 t $CO_2e$ |
| Kategorie 2: Kapitalgüter | t $CO_2e$ / % | 9.712.587 / 2,4 | 9.182.158 / 2,1 (5.716.214 / 1,4)[1] | Die Berechnung der Emissionen von Investitionsgütern erfolgt auf Basis von Finanzdaten des Volkswagen Konzerns und der Verwendung von Emissionsfaktoren. Diese sind seit dem Berichtsjahr 2023 inflationsbereinigt. Seit dem Berichtsjahr 2024 wird eine neue Datenquelle für die Emissionsfaktoren herangezogen, da die ursprüngliche Datenquelle nicht mehr verfügbar ist. Der Vorjahreswert wurde im Rahmen der Rekalkulation des Basisjahres angepasst.<br>Wert im Basisjahr (2018): 10.180.382 t $CO_2e$ |
| Kategorie 3: Brennstoff- und energiebezogene Emissionen (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten) | t $CO_2e$ / % | 1.338.434/ 0,3 | 983.498 / 0,2 | Der konzernweite Energieverbrauch wird jährlich im internen UIS erfasst und mit Hilfe von Emissionsfaktoren für die verschiedenen Energieträger aus einer repräsentativen generischen Datenbank in CO2e umgerechnet.<br>Seit dem Berichtsjahr 2024 werden die Emissionsfaktoren, sofern möglich, regional differenziert.<br>Wert im Basisjahr (2018): 1.510.068 t CO2e |
| Kategorie 4: Transport und Verteilung (vorgelagert) | t $CO_2e$ / % | 4.290.314 / 1,1 | 4.153.587 / 1,0 | Die Kategorien 4 und 9 entsprechen den $CO_2e$-Emissionen aus Energieträgerbereitstellung und -einsatz, sowohl aus eingehenden als auch ausgehenden Transporten sowie Transportprozessen zwischen den Standorten weltweit (exklusive der chinesischen Joint Ventures). Transportdaten werden aus internen Transport-IT-Systemen für alle Verkehrsträger sowie manuell erfassten Prozessen abgeleitet. Reduktionsmaßnahmen sind durch die TÜV NORD CERT GmbH zertifiziert.<br>Wert im Basisjahr (2018): 4.716.050 t CO2e |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Kategorie 5: Abfall | t $CO_2e$ / % | 1.276.726 / 0,3 | 1.050.976 / 0,2 | Das konzernweite Abfallaufkommen wird jährlich im internen UIS erfasst und mit Hilfe von Emissionsfaktoren für die verschiedenen Abfallströme aus einer repräsentativen generischen Datenbank in CO2e umgerechnet.<br>Wert im Basisjahr (2018): 1.205.683 t CO2e |
| Kategorie 6: Geschäftsreisen | t $CO_2e$ / % | 224.616 / 0,1 | 248.450 / 0,1 | Die Emissionen werden seit dem Berichtsjahr 2022 auf Basis der tatsächlichen Flug- und Bahnreisen unter anderem der Volkswagen AG kalkuliert und mit Hilfe der weltweiten Mitarbeiterzahl auf den Konzern hochgerechnet.<br>Wert im Basisjahr (2018): 708.180 t CO2e |
| Kategorie 7: Pendeln der Arbeitnehmer | t $CO_2e$ / % | 327.861 / 0,1 | 1.114.774 / 0,3 | Die Emissionen basieren ab 2024 auf einer Berechnung, bei der die weltweiten Mitarbeiterzahlen (im direkten und indirekten Bereich) des Volkswagen Konzerns und regionsspezifische, externe, generische Parameter zum Modal Split, verkehrsträgerspezifische Emissionsfaktoren sowie durchschnittliche Pendeldistanzen und Arbeitstage berücksichtigt werden.<br>Wert im Basisjahr (2018): 1.009.481 t CO2e |
| Kategorie 8: Angemietete oder geleaste Sachanlagen | t $CO_2e$ / % | 136.675 / 0,0 | 120.831 / 0,0 (259.659 / 0,1)[1] | Die Berechnung der Emissionen durch die Anmietung von Vermögenswerten erfolgt auf Basis von Finanzdaten des Volkswagen Konzerns und der Verwendung von Emissionsfaktoren. Diese sind seit dem Berichtsjahr 2023 inflationsbereinigt. Seit dem Berichtsjahr 2024 wird eine neue Datenquelle für die Emissionsfaktoren herangezogen, da die ursprüngliche Datenquelle nicht mehr verfügbar ist. Der Vorjahreswert wurde im Rahmen der Rekalkulation des Basisjahres angepasst.<br>Wert im Basisjahr (2018): 137.539 t CO2e |
| Kategorie 9: Transport und Verteilung (nachgelagert) | t $CO_2e$ / % | - | - | Enthalten in Scope-3-Kategorie 4 Transport und Verteilung (vorgelagert) |
| Kategorie 10: Verarbeitung der verkauften Produkte | t $CO_2e$ / % | - | - | Enthalten in Scope 1 |
| Kategorie 11: Nutzung der verkauften Produkte | t $CO_2e$ / % | 296.904.121 / 72,7 | 310.470.033 / 72,4 (299.195.581 / 72,3)[1] | Die $CO_2e$-Emissionen umfassen die Well-to-Wheel-Emissionen aller im Jahr 2024 produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge bei einer angenommenen Lebenslaufleistung von 200.000 Kilometern. Die Berechnung beruht auf den gewichteten durchschnittlichen Flottenemissionen [g $CO_2$/km] in den Hauptmärkten Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und USA nach den aktuell gesetzlich geltenden Fahrzyklen. Für die Berechnung der entsprechenden Well-to-Tank-Emissionen wurden regionsspezifische Emissionsfaktoren für Kraftstoff- und Stromlieferketten aus einer repräsentativen generischen Datenbank verwendet. Aufgrund einer Aktualisierung dieser generischen Emissionsfaktoren im Jahr 2024 wurden die historischen Emissionen ebenfalls auf den neuen Kenntnisstand aktualisiert. Reduktionsmaßnahmen sind durch die TÜV NORD CERT GmbH zertifiziert.<br>Wert im Basisjahr (2018): 412.986.695 t CO2e |
| Kategorie 12: Umgang mit verkauften Produkten an deren Lebenszyklusende | t $CO_2e$ / % | 541.918 / 0,1 | 609.577 / 0,1 | Die $CO_2e$-Emissionen der Kategorie 12 beziehen sich auf die potenziellen End-of-Life-Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge. Sie wurden auf Basis von produktionsvolumengewichteten Ökobilanzen berechnet. Alle Fahrzeug-LCAs (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) sind unabhängig nach ISO 14040/44 zertifiziert.<br>Wert im Basisjahr (2018): 1.146.594 t CO2e |
| Kategorie 13: Vermietete oder verleaste Sachanlagen | t $CO_2e$ / % | 4.233.126 / 1,0 | 3.858.556 / 0,9 (8.627.724 / 2,1)[1] | Die Berechnung der Emissionen durch die Vermietung von Vermögenswerten erfolgt auf Basis von Finanzdaten des Volkswagen Konzerns und der Verwendung von Emissionsfaktoren. Diese sind seit dem Berichtsjahr 2023 inflationsbereinigt. Seit dem Berichtsjahr 2024 wird eine neue Datenquelle für die Emissionsfaktoren herangezogen, da die ursprüngliche Datenquelle nicht mehr verfügbar ist. Zusätzlich werden die Ergebnisse um die Emissionen für Leasingfahrzeuge aus Konzernproduktion bereinigt, um eine Doppelerfassung insbesondere mit den Kategorien 1 und 11 zu vermeiden.<br>Der Vorjahreswert wurde im Rahmen der Rekalkulation des Basisjahres angepasst.<br>Wert im Basisjahr (2018): 2.955.240 t CO2e |
| Kategorie 14: Franchise | t $CO_2e$ / % | 2.248.100 / 0,6 | 2.415.100 / 0,6 | Seit dem Berichtsjahr 2022 basiert die Berechnung der Kategorie 14 auf einer jährlichen Evaluation der $CO_2e$-Emissionen der Handels- und Servicepartner des Volkswagen Konzerns auf Basis der Energieverbräuche der Standorte und länderspezifischer Emissionsfaktoren. Letztere stammen aus einer repräsentativen generischen Datenbank.<br>Wert im Basisjahr (2018): 3.215.900 t CO2e |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Kategorie 15: Investitionen | t $CO_2e$ / % | - | - | Kategorie 15 wird aufgrund geringer Wesentlichkeit auf Konzernebene nicht berichtet. |

1 Werte entsprechen den Vorjahreswerten vor der Rekalkulation

TRATON

| Scope-3-Kategorie | Einheit | 2024 | Hinweise |
|---|---|---|---|
| Kategorie 1: Eingekaufte Güter und Dienstleistungen | t $CO_2e$ | 8.437.991 | Erworbene Waren und Dienstleistungen = Volumen des Fahrzeugs und der Komponenten * Gewicht des Fahrzeugs und der Komponenten kg $CO_2e$ pro Referenzfahrzeug oder Komponenten. Eingekaufte Dienstleistungen (IT, Zubehör, Verpackung, Vertriebsmarketing) wurden aufgrund ihrer minimalen Auswirkungen (<1 %) nicht berücksichtigt. Scania fasst ähnliche Produkte in acht Referenzgruppen zusammen, wobei Produktionsvolumen und ein internes Materialdatensystem (SMDS) mit externen Ökobilanzdaten (LCA) verwendet werden. MAN Truck and Bus wendet Ökobilanzen für Fahrzeugkategorien an, indem es Verkaufsdaten, Durchschnittsgewichtsberechnungen und Expertenschätzungen herangezogen werden. Für International wird dieser Datenpunkt von ClimatePartner berechnet. Volkswagen Truck and Bus (VWTB) berechnet die Emissionen aus den Volumina der Komponenten und wendet dabei ecoinvent-Emissionsfaktoren an, die auf technischen Berechnungen basieren. |
| Kategorie 2: Kapitalgüter | t $CO_2e$ | - | Im Volkswagen Konzernwert enthalten |
| Kategorie 3: Brennstoff- und energiebezogene Emissionen (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten) | t $CO_2e$ | - | Emissionen der Produktionsstandorte sind im Volkswagen Konzernwert enthalten. |
| Kategorie 4: Transport und Verteilung (vorgelagert) | t $CO_2e$ | 1.230.802 | Scania und VWTB verwenden eine aktivitätsbasierte Berechnungsmethode. MAN Truck & Bus wendet einen kostenbasierten Ansatz an. Scania und MAN Truck and Bus stützen sich auf Emissionsfaktoren des Global Logistics Emission Council (GLEC). VWTB verwendet Emissionsfaktoren des Department for Environment, Food & Rural Affairs (DEFRA) und des Brazilian GHG Protocol Program (PBGHGP). ClimatePartner berechnet diesen Datenpunkt für International. |
| Kategorie 5: Abfall | t $CO_2e$ | - | Emissionen der Produktionsstandorte sind im Volkswagen Konzernwert enthalten |
| Kategorie 6: Geschäftsreisen | t $CO_2e$ | - | Im Volkswagen Konzernwert enthalten |
| Kategorie 7: Pendeln der Arbeitnehmer | t $CO_2e$ | - | Im Volkswagen Konzernwert enthalten |
| Kategorie 8: Angemietete oder geleaste Sachanlagen | t $CO_2e$ | - | Im Volkswagen Konzernwert enthalten |
| Kategorie 9: Transport und Verteilung (nachgelagert) | t $CO_2e$ | - | Enthalten in Scope-3-Kategorie 4 Transport und Verteilung (vorgelagert) |
| Kategorie 10: Verarbeitung der verkauften Produkte | t $CO_2e$ | 151.500 | In der Berechnung der Verarbeitung sind nur Rigids enthalten. Die Emissionen werden geschätzt, indem angenommen wird, dass die Verarbeitungsemissionen pro Fahrzeug den Produktionsemissionen pro Fahrzeug entsprechen. Die Scope 1- und Scope 2-Emissionen werden durch die Gesamtzahl der verkauften Fahrzeuge geteilt und dann mit der Anzahl der verkauften Rigids multipliziert. ClimatePartner berechnet diesen Datenpunkt für International. |
| Kategorie 11: Nutzung der verkauften Produkte | t $CO_2e$ | 342.519.213 | Die Emissionen aus der Nutzungsphase der verkauften Produkte stellen den größten Teil der Emissionsbilanz von TRATON GROUP dar. Die Berechnung dieser Emissionen wird je nach Produktkategorie in zwei Methoden unterteilt. Die erste Methode gilt für die Produktkategorie Lkw und Busse, die zweite Methode für die Produktkategorie Power Solutions und externe Motoren. Zur Berechnung der Emissionen von Lkw und Bussen werden Variablen wie die Anzahl der Fahrzeuge, der Energie-verbrauch, ein Well-to-Wheel-THG-Emissionsfaktor und die gefahrene Strecke berücksichtigt. Jede Marke wendet dieselbe allgemeine Formel an, indem sie die Werte multipliziert. Aber aufgrund von Abweichungen im Produktportfolio berechnet jede Marke die Gesamtemissionen auf eine individuelle Weise mit unterschiedlich gruppierten Fahrzeugklassen. Für Antriebslösungen und externe Motoren schätzen Scania und MAN Truck & Bus den Gesamtkraftstoffverbrauch auf der Grundlage der Angaben von Motorenexpertinnen und -experten und multiplizieren ihn mit einem $CO_2$-Emissionsfaktor. International und VWTB verkaufen keine eigenen Motoren und berechnen daher keine Emissionen für diese Produktkategorie. |
| Kategorie 12: Umgang mit verkauften Produkten an deren Lebenszyklusende | t $CO_2e$ | 622.842 | Behandlung von Produkten am Ende der Lebensdauer = $\Sigma$ (Intensitätsfaktor (t CO2 pro Fahrzeuggruppe) * Produktverkaufsmenge). Scania und MAN Truck & Bus verwenden ein kombiniertes LCA-Modell, um die $CO_2$-Emissionen für jede Fahrzeuggruppe am Ende des Lebenszyklus zu schätzen. Dabei werden lediglich Demontage und Transport berücksichtigt, jedoch keine Gutschriften für Recycling oder Energierückgewinnung. Diese Methode wird auch von VWTB angewendet und auf die Verkaufsmengen übertragen. ClimatePartner berechnet diesen Datenpunkt für International. |
| Kategorie 13: Vermietete oder verleaste Sachanlagen | t $CO_2e$ | - | Im Volkswagen Konzernwert enthalten |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Kategorie 14: Franchise | t $CO_2e$ | 292.358 | Die Franchise-Emissionen von Scania und MAN Truck & Bus werden auf der Grundlage der durchschnittlichen Scope-1- und Scope-2-Emissionen eines typischen gewerblichen Standorts berechnet. ClimatePartner berechnet diesen Datenpunkt für International. VWTB hat keine kommerziellen Standorte im Geltungsbereich der ESRS. |
| Kategorie 15: Investitionen | t $CO_2e$ | 8.690 | Scania berechnet diesen Datenpunkt in zwei Schritten. Zunächst werden die Investitionen nach Relevanz priorisiert, wobei die zehn wichtigsten Beteiligungen für die Bewertung ausgewählt werden. Die Scope-1- und Scope-2-Emissionen werden anschließend proportional zum Aktienanteil von Scania an diesen Unternehmen berechnet. Die Berechnungsformel lautet: Emissionen * Anteil. Die benötigten Emissionsdaten stammen aus den Umweltberichten der Unternehmen oder, sofern diese nicht verfügbar sind, aus ausgefüllten Fragebögen, die an die Unternehmen versendet wurden. MAN Truck & Bus verfügt über weniger als zehn Beteiligungen und berücksichtigt daher sämtliche Beteiligungen in der Berechnung. Für International wird dieser Datenpunkt von Climate Partner berechnet. VWTB stellt keine finanziellen Mittel für externe Unternehmen zur Verfügung. |

MAN Energy Solutions

| Scope-3-Kategorie | Einheit | 2024 | Hinweise |
|---|---|---|---|
| Kategorie 1: Eingekaufte Güter und Dienstleistungen | t $CO_2e$ | 1.129.132 | Die Scope-3-Berechnung basiert auf einem ausgabenbezogenen Ansatz Die $CO_2e$-Emissionen dieser Kategorie beziehen sich auf die Supply-Chain-Emissionen aller im Berichtsjahr beschafften Güter und Dienstleistungen. Sie wurden auf Grundlage des Rechnungsvolumens in € berechnet. |
| Kategorie 2: Kapitalgüter | t $CO_2e$ | - | Im Volkswagen Konzernwert enthalten |
| Kategorie 3: Brennstoff- und energiebezogene Emissionen (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten) | t $CO_2e$ | - | Im Volkswagen Konzernwert enthalten |
| Kategorie 4: Transport und Verteilung (vorgelagert) | t $CO_2e$ | 115.828 | Berechnung beruht auf einem distanzbasierten Ansatz. Die Werte der Logistik beziehen sich auf ein- und ausgehende Transporte und Transportprozesse der MAN ES Produktionsstandorte. Basierend auf Umsatzdaten werden die Emissionen extrapoliert. |
| Kategorie 5: Abfall | t $CO_2e$ | - | Im Volkswagen Konzernwert enthalten |
| Kategorie 6: Geschäftsreisen | t $CO_2e$ | - | Im Volkswagen Konzernwert enthalten |
| Kategorie 7: Pendeln der Arbeitnehmer | t $CO_2e$ | - | Im Volkswagen Konzernwert enthalten |
| Kategorie 8: Angemietete oder geleaste Sachanlagen | t $CO_2e$ | - | Im Volkswagen Konzernwert enthalten |
| Kategorie 9: Transport und Verteilung (nachgelagert) | t $CO_2e$ | - | Enthalten in Scope-3-Kategorie 4 Transport und Verteilung (vorgelagert) |
| Kategorie 10: Verarbeitung der verkauften Produkte | t $CO_2e$ | - | Für MAN Energy Solutions nicht relevant |
| Kategorie 11: Nutzung der verkauften Produkte | t $CO_2e$ | 48.918.574 | Für die Berechnung von Scope 3 Kategorie 11 wird ein durchschnittlicher Ansatz auf der Grundlage von Sekundärdaten verwendet (Annahmen). $CO_2e$-Emissionen werden mittels Well-to-Tank-Emissionsfaktoren berechnet. Unterjährig in Betrieb genommene Systeme werden mittels Berechnung ihrer Lebenszeitemissionen berücksichtigt. Berücksichtigt wurden neue Produkte von Marine 4-Stroke, Power, Industries und Quest-One. Repräsentative Emissionsfaktoren werden sowohl auf regions- als auch auf branchenspezifischer Ebene verwendet. |
| Kategorie 12: Umgang mit verkauften Produkten an deren Lebenszyklusende | t $CO_2e$ | 0 | Dieser Ansatz basiert auf der Annahme, dass MAN ES-Produkte am Ende ihrer Lebensdauer zu fast 100 % recycelbar sind. Die durch das Recycling entstehenden $CO_2e$-Emissionen sind durch einen Cut-off-Ansatz ausgenommen. |
| Kategorie 13: Vermietete oder verleaste Sachanlagen | t $CO_2e$ | - | Im Volkswagen Konzernwert enthalten |
| Kategorie 14: Franchise | t $CO_2e$ | - | für MAN ES nicht relevant |
| Kategorie 15: Investitionen | t $CO_2e$ | - | Kategorie 15 wird aufgrund geringer Wesentlichkeit auf Konzernebene nicht berichtet. |

Für 2023 liegen keine Scope 3 THG-Emissionswerte für die TRATON GROUP und MAN Energy Solutions vor

## Biogene Scope 3 THG-Emissionen auf Konzernebene

Biogenes $CO_2$ wird für die Scope-3-Kategorie 11 berichtet. Die Datenerhebung basiert auf dem DKI, sodass sich die Berichterstattung zunächst auf Pkw und leichte Nutzfahrzeuge konzentriert. Die Daten zu Biokraftstoffanteilen und durchschnittlichen Emissionsfaktoren stammen aus einer repräsentativen generischen Datenbank. Es gibt Bestrebungen, den Umfang der Berichterstattung in den folgenden Jahren auf schwere Nutzfahrzeuge auszuweiten. Im Berichtsjahr betrugen die biogenen Scope 3 THG-Emissionen 9.653.769 t $CO_2$. Für das Jahr 2023 ist keine Berichterstattung möglich.

### Methoden, Annahmen und Emissionsfaktoren für Scope 3 THG-Emissionen

Das Scope 3-Inventar des Volkswagen Konzerns wird jährlich gemäß den Vorgaben des international anerkannten GHG Protocol und der ESRS erhoben. Daraus kann der Erfolg der Maßnahmen abgelesen und weitere Handlungspotenziale erkannt werden. Die für die Berechnung zugrunde liegenden Methoden und Annahmen werden hierbei im internen Handbuch dokumentiert und jährlich aktualisiert.

Dabei verwendete Emissionsfaktoren für die Berechnung der Scope 3 THG-Emissionen stammen im Wesentlichen aus einer repräsentativen generischen Datenbank. Darüber hinaus werden für einzelne Scope-3-Kategorien auch Faktoren aus anderen Quellen (zum Beispiel GHG Protocol) genutzt.

### Wesentliche Änderungen und deren Auswirkungen auf die Vergleichbarkeit der THG-Emissionen

Der Volkswagen Konzern legt in seinem internen Handbuch fest, wie das Scope 3-Inventar des Konzerns erfasst wird und aktualisiert dieses jährlich. Eine-Jahr-zu-Jahr-Vergleichbarkeit wurde in den letzten Jahren für den DKI bereits hergestellt. Zudem wurde auf wesentliche Änderungen bei der Erfassung des Scope 3-Emissionsinventars hingewiesen.

Veränderungen im Berichtsumfang (Abdeckung) oder bei der Berechnungsmethode oder -datenbasis für die Scope 3 THG-Emissionen wurden bisher bereits im Vergleich zum Vorjahresbericht angegeben. Wesentliche Änderungen im Vergleich zum Reporting im Vorjahr sind folgende: Für die Kategorie 7 basieren die Emissionen ab 2024 auf einer Berechnung, bei der die weltweiten Mitarbeiterzahlen (im direkten und indirekten Bereich) des Volkswagen Konzerns und regionsspezifische, externe, generische Parameter zum Modal Split (Verkehrsteilung auf Verkehrsmittel), verkehrsträgerspezifische Emissionsfaktoren sowie durchschnittliche Pendeldistanzen und Arbeitstage berücksichtigt werden. Für die Kategorien 2, 8, und 13 wurden ab dem Berichtsjahr 2024 die verwendeten Emissionsfaktoren umgestellt, da die Quelle der bisherigen Emissionsfaktoren nicht mehr verfügbar ist. Seit dem Berichtsjahr 2024 werden die Daten der Kategorie 13 um die Emissionen für Leasingfahrzeuge aus Konzernproduktion bereinigt, um eine Doppelerfassung insbesondere mit den Kategorien 1 und 11 zu vermeiden. Bei Kategorie 3 und 5 werden seit dem Berichtsjahr 2024 die Emissionsfaktoren, sofern möglich, regional differenziert. Zur Ermittlung der Emissionen der Kategorie 11 werden aktualisierte Emissionsfaktoren für fossile Kraftstoffe verwendet. Unter Abschnitt „Ziele: Klimawandel" werden die wesentlichen Änderungen im Reporting zu den weiteren Vorjahren erläutert und zudem dargelegt, wie sich diese auf das Ergebnis auswirken. Die Emissionen aus den Lieferketten werden aktuell im Wesentlichen mit Hilfe von Sekundärdaten beziehungsweise Branchendurchschnittswerten berechnet. Unwesentliche Veränderungen dieser Daten werden im Hinblick auf ihren Einfluss auf das Gesamtergebnis nicht spezifisch bewertet.

### Berichtszeiträume in der Wertschöpfungskette

Die Unternehmensbereiche Transport und Verteilung (vorgelagert) (Kategorie 4), Transport und Verteilung (nachgelagert) (Kategorie 9) und Franchises (Kategorie 14) berichten Zahlen zum vorhergehenden Berichtsjahr. Dies geschieht aufgrund von prozessualen Gegebenheiten. Sollte es relevante Veränderungen geben, würden diese im Folgejahr berichtet und transparent offengelegt werden.

### Scope 3 THG-Emissionen basierend auf spezifischen Aktivitäten in der Wertschöpfungskette

Das Fahrzeugmodell und damit alle im Fahrzeug verbauten Materialien und deren Gewichte basieren auf der Fahrzeugstückliste und somit auf Primärdaten. Für einzelne Hot-Spot-Materialien oder Komponenten liegen Primärdaten der Tier 1 Lieferanten vor. Dasselbe gilt zukünftig für die in der EU-Batterieverordnung Artikel 7 angeforderten Prozesse aus der Batterie(zell)produktion. Eine anerkannte oder standardisierte Methode zur Angabe des Anteils dieser Emissionen liegt bisher nicht vor. Sowohl eine Angabe als Anteil von Datenpunkten als auch als Anteil von THG-Emissionen (gesamt) ist nicht uneingeschränkt sinnvoll, da beispielsweise der Emissionsanteil dekarbonisierter Hot-Spot-Anteile naturgemäß sinkt.

### Gesamt-THG-Emissionen

Die Kennzahlen zu den THG-Emissionen (gesamt) ergeben sich aus der Summe der Gesamtemissionen der Scope-1, -2 und -3-Kategorien.

## THG-EMISSIONEN (GESAMT)

| | | 2024 | 2023 |
|---|---|---|---|
| THG-Emissionen (gesamt) – standortbasiert | Mio. t $CO_2e$ | 416,1 | 437,4 |
| THG-Emissionen (gesamt) – marktbasiert | Mio. t $CO_2e$ | 413,0 | 435,1 |

Für 2023 liegen keine Scope 3 THG-Emissionswerte für die TRATON GROUP und MAN Energy Solutions vor
Die Angaben für das Jahr 2023 erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

### THG-Intensität

Die THG-Intensität ergibt sich aus den Kennzahlen der THG-Emissionen (gesamt) und den Umsatzerlösen. Die Umsatzerlöse werden dem Finanzbericht entnommen, wo sich weiterführende Informationen befinden. Die THG-Intensität Kennzahl wird ohne die Gesellschaften mit operativer Kontrolle berichtet.

## THG-INTENSITÄT

| | Einheit | 2024 |
|---|---|---|
| THG-Emissionen (gesamt) je Umsatzerlöse- standortbasiert | kg $CO_2e$/€ | 0,8 |
| THG-Emissionen (gesamt) je Umsatzerlöse- marktbasiert | kg $CO_2e$/€ | 0,8 |
| Umsatzerlöse, die zur Berechnung der THG-Intensität herangezogen werden | Mio. € | 324.656 |
| Gesamtumsatzerlöse (Finanzabschluss) | Mio. € | 324.656 |

## Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen

### Entnahme und Speicherung von THG

Es gibt keine implementierten Maßnahmen zur Entnahme und Speicherung von THG in den eigenen Geschäftsaktivitäten oder der Wertschöpfungskette. Sollten solche Maßnahmen in Zukunft eingeführt werden, ist der Plan, zwischen technisch basierten und naturbasierten Lösungen zu differenzieren. Technisch basierte Lösungen sollen durch konkretes Zählen, Wiegen und Messen der aus der Atmosphäre entnommenen THG erfolgen, wobei auf Annahmen, Methoden und Rahmenwerke verzichtet wird. Naturbasierte Lösungen hingegen sollen auf Annahmen, Methoden und Rahmenwerken großer, etablierter Standards des Carbon-Marktes, wie VERRA und Gold Standard, basieren.

### Kennzahlen zu THG-Entnahme und -Speicherung

Kennzahlen zur THG-Entnahme und -Speicherung werden nicht berichtet, da es derzeit weder in den eigenen Geschäftstätigkeiten noch in der Wertschöpfungskette bereits implementierte Maßnahmen zur Entnahme und Speicherung von THG gibt.

### Nutzung von $CO_2$-Zertifikaten

Entsprechend der im Übergangsplan beschriebenen Maßnahmenhierarchie ergänzen die Offsetting-Projekte die Dekarbonisierungsstrategie und sind wie dort beschrieben ein wichtiger Bestandteil, um die Dekarbonisierungsziele zu erreichen.

Eine $CO_2$-freie Energieversorgung ist derzeit nicht für den globalen Energiebedarf möglich. Daher bleibt Energieeffizienz eine wichtige Grundlage für einen effektiven Klimaschutz und sollte immer der erste Stellhebel sein.

Der verbleibende Energiebedarf sollte schließlich so $CO_2$-effizient wie möglich gedeckt werden (Stellhebel zweiter Priorität). Dabei sind auch innovative Energiekonzepte, die direkte Einbindung erneuerbarer Energien und Technologiewechsel, wie beispielsweise Elektrifizierung, zu prüfen.

Im Bereich der besonders schwer zu vermeidenden Emissionen (hard to abate emissions) erwägt der Volkswagen Konzern, Klimaschutzprojekte zur Kompensation einzusetzen, um zum Beispiel eine bilanziell $CO_2e$-neutrale Produktion zu erreichen (Stellhebel dritter Priorität). Als hard to abate emissions gelten Emissionen, deren Vermeidung nach aktuellem Stand entweder technisch nicht möglich oder unverhältnismäßig teuer und daher nicht wirtschaftlich einsetzbar sind. Weiterhin gleicht der Volkswagen Konzern im Rahmen des bilanziell

$CO_2$e-neutralen Übergangs die nicht vermeidbaren Emissionen aus den Lebenswegphasen, zum Beispiel aus Lieferkette oder Produktion, durch Klimaschutzprojekte mit hohen Zertifizierungsstandards aus. Hierzu gehören etwa der VCS, die Climate, Community and Biodiversity Standards (CCB-Standards) oder der Gold Standard. Ergänzend zu externen Zertifizierungsstandards werden Kompensationsprojekte zur Qualitätssicherung auch nach eigenen Kriterien beurteilt. Auch für die Anwendung von Carbon Offsetting ($CO_2$-Zertifikate) zur Erreichung der langfristigen Klimaziele ist der Anspruch des Volkswagen Konzerns, sich an den höchsten Qualitäts- und Zertifizierungsstandards zu orientieren.

### Rolle der $CO_2$-Zertifikate als Teil der Dekarbonisierungsstrategie

Der Ansatz der Kohlenstoffkompensation wird für alle Emissionskategorien von Scope 1 bis Scope 3 angewendet. Nachdem alle Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Emissionsreduktion, wie im Übergangsplan beschrieben, umgesetzt werden, sollen die besonders schwer vermeidbaren Emissionen mit Carbon-Offsetting-Projekten kompensiert werden. Dies betrifft einen Anteil von < 10 %. Grundlage hierfür sind die Vorgaben der SBTi.

Falls $CO_2$-Zertifikate zur Erreichung der Dekarbonisierungsziele genutzt werden, werden diese für die bilanziell $CO_2$-neutrale Auslieferung der BEV-Fahrzeuge verwendet. Dazu werden $CO_2$-Zertifikate genutzt, die ausschließlich den Standards VERRA und Gold Standard genügen. Im Berichtsjahr wurden keine $CO_2$-Zertifikate anderer Standards genutzt.

### Kennzahlen zu $CO_2$-Zertifikaten

Die vom Volkswagen Konzern eingesetzten $CO_2$-Zertifikate haben grundsätzlich den höchsten Qualitätsstandards zu genügen. Daher werden sie nur aus bestimmten Projekttypen und von entsprechend präqualifizierten Unternehmen erworben. Für die $CO_2$-Zertifikate selbst akzeptiert der Volkswagen Konzern nur bestimmte herausgebende Standards.

Die zugrunde liegenden Projekte werden nach öffentlich überprüfbaren und auf wissenschaftlichen Erkenntnissen basierenden Methodologien betrieben. Die Ergebnisse dieser Projekte werden durch unabhängige Dritte überprüft.

Jedes vom Volkswagen Konzern genutzte $CO_2$-Zertifikatre präsentiert –1 Tonne $CO_2$e. Dieses wird nach Kauf grundsätzlich auf die Volkswagen Konzern lautenden Konten transferiert und erst dort (in der Regel zu einem späteren Zeitpunkt) seiner Nutzung zugeführt.

## LÖSCHUNG VON $CO_2$-ZERTIFIKATEN

| | Einheit | 2024 |
|---|---|---|
| Insgesamt im Berichtsjahr gelöschte $CO_2$-Zertifikate[1] | t $CO_2$e | 6.076.738 |
| Anteil der Projekte zum Abbau von $CO_2$-Emissionen | % | 0 |
| Abbauprojekte aus biogenen Senkungen | % / t $CO_2$e | 0 |
| Abbauprojekte aus technologischen Senkungen | % / t $CO_2$e | 0 |
| Anteil der Projekte zur Reduktion von $CO_2$-Emissionen | % | 100 |
| Anteil Verra | % / t $CO_2$e | 70 / 4.232.578 |
| Anteil Gold Standard | % / t $CO_2$e | 30 / 1.844.460 |
| Anteil der Projekte innerhalb der EU | % | - |
| Anteil, der als entsprechende Anpassung dem. Art. 6 des Pariser Klimaschutzabkommens gilt | % | - |

1 Dieser Wert unterscheidet sich vom DKI Wert, da hier nur die im Berichtsjahr gelöschten Zertifikate berücksichtigt werden während im DKI auch überschüssige Zertifikate aus dem Vorjahr berücksichtigt werden

### Netto Null Ziel unter Berücksichtigung von $CO_2$-Zertifikaten

Die Ambition des Volkswagen Konzerns ist es, als Unternehmen bis 2050 bilanziell $CO_2$-neutral zu sein. Für ein verpflichtendes Netto Null Ziel fehlt jedoch bisher noch ein gültiger Zertifizierungsstandard. Somit existieren auch noch keine spezifischen Ziele für die Entfernung und Speicherung von THG-Emissionen. Dennoch gilt, dass der Volkswagen Konzern sich bei Maßnahmen des Carbon Offsetting zum Ziel gesetzt hat, sich an den Vorgaben der SBTi und des GHG Protocol zu orientieren und deren Anteil auf weniger als 10 % zu beschränken. Bei der Anwendung von Carbon Offsetting wird das Unternehmen international etablierten Standards folgen.

## Interne $CO_2$-Bepreisung

Zurzeit wird kein interner $CO_2$-Preis in Investitionsentscheidungen genutzt. Allerdings wird zur Unterstützung von strategischen Entscheidungen und für die Berechnungen und Priorisierung von Dekarbonisierungsmaßnahmen in der Produktion ein Vermeidungskostenansatz gewählt. Damit werden verschiedene THG-Emissionen ins Verhältnis zum Kapitalwert gesetzt. Somit ergibt sich ein Wert in €/Tonnen $CO_2$e. Auf Grundlage dieser Bewertung ergibt sich eine Vermeidungskostentreppe von Einsparungen pro Tonne $CO_2$e (Energieeffizienzmaßnahmen) bis zu hohen Kosten pro Tonne $CO_2$e (Einsatz synthetischer Kraftstoffe). Anhand dieser Vermeidungskostentreppe können Maßnahmen priorisiert werden und die gesamten Aufwendungen zur Zielerreichung abgeschätzt werden. In einzelnen Investitionsentscheidungen wird dieser Ansatz aber noch nicht genutzt.

# Umweltverschmutzung

Der Volkswagen Konzern verfolgt die Vision der Zero Impact Factory. Ziel ist, die Emission und Nutzung von luft- und wasserbeeinträchtigenden sowie bedenklichen Stoffen an den Produktionsstandorten zu reduzieren.

## WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

### Luftverschmutzung

#### Auswirkungen im Bereich Luftverschmutzung

Luftverschmutzung kann zur Verschlechterung der lokalen Luftqualität beitragen und Mensch sowie Umwelt beeinträchtigen.

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurde beim Thema Luftverschmutzung eine wesentliche tatsächliche negative Auswirkung identifiziert. Negative Auswirkungen entstehen insbesondere durch Emissionen in der Nutzungsphase bei der Verwendung der Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden. Die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte, die bei der Zulassung der Fahrzeuge gelten, werden eingehalten.

Ebenfalls relevant sind Emissionen, die im Rahmen des Kerngeschäfts der Fahrzeugproduktion entstehen, sowohl in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette als auch in den eigenen Geschäftsbereichen. Die Produktionsanlagen des Volkswagen Konzerns halten dabei mindestens die mit der Genehmigung einhergehenden gesetzlichen Anforderungen in Bezug auf Luftschadstoffe ein. Da auch entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Luftemissionen verursacht werden, fordert der Volkswagen Konzern von seinen Partnern, ebenfalls nach hohen Standards zu arbeiten.

#### Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung im Bereich Luftverschmutzung hat Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Minimierung der Schadstoffeinträge in die Luft unter anderem strategisch in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+, im Leitbild Umwelt goTOzero, in der Vision der Zero Impact Factory und im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert.

Darüber hinaus reagiert der Volkswagen Konzern auf den Einfluss seiner wesentlichen negativen Auswirkung auf sein Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette im Bereich Luftverschmutzung mit folgenden Maßnahmen:

Entlang der Wertschöpfungskette soll die Einhaltung des Code of Conduct für Geschäftspartner negative Auswirkungen reduzieren. Dieser fordert von den Geschäftspartnern, geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Luftverschmutzung umzusetzen. Innerhalb der Geschäftstätigkeiten des Volkswagen Konzerns sollen solche negativen Auswirkungen durch das Etablieren von Managementkonzepten (siehe Abschnitt „Managementkonzept: Umweltverschmutzung“) und durch das Verfolgen der Vision der Zero Impact Factory möglichst reduziert werden. Dies beinhaltet, dass Produktionsstandorte so gestaltet werden sollen, dass möglichst wenig luftbeeinträchtigende Schadstoffe emittiert werden. In der Nutzungsphase soll die Auswirkung der Fahrzeuge

unter anderem durch einen höheren Anteil des Absatzes an Elektrofahrzeugen reduziert werden. Dieses Ziel ist in der regenerate+ verankert.

Unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung" finden sich die ausführliche Darstellung und Erläuterung der Maßnahmen.

## Wasserverschmutzung

### Auswirkungen im Bereich Wasserverschmutzung

Wenn Schadstoffe in Gewässer gelangen, kann sich das negativ auf die aquatische Umwelt und auf den Menschen auswirken.

Die Eintragung von Schadstoffen ins Wasser wurde im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als wesentliche tatsächliche negative Auswirkung entlang der Wertschöpfungskette eingestuft.

Wasser wird an verschiedenen Stellen der Wertschöpfungskette verwendet. Dabei werden Chemikalien besonders in der vorgelagerten Lieferkette zur Rohstoffgewinnung sowie bei der Herstellung von Bauteilen eingesetzt. Dies kann zu einer Belastung des entstehenden Abwassers mit Schadstoffen führen. Von geringerer Relevanz wird der Chemikalieneinsatz innerhalb der eigenen Produktionsprozesse und der Nutzungsphase eingeordnet.

Alle Abwässer werden vor der Einleitung in aufnehmende Gewässer (zum Beispiel Flüsse, Seen oder Meere) aufbereitet oder müssen fachgerecht entsorgt werden. Ferner werden für die direkte und indirekte Einleitung von Abwasser Maximalkonzentrationen für bestimmte Schadstoffe festgelegt, unabhängig von den gesetzlichen Vorgaben am jeweiligen Standort. Die Einhaltung gesetzlicher Grenzwerte hat für den Volkswagen Konzern oberste Priorität.

Gemäß den gesetzlichen Bestimmungen ist es zulässig, dass bestimmte Schadstoffe in das aufnehmende Gewässer eingeleitet werden. Diese Einleitung erfolgt jedoch nur innerhalb der gesetzlichen Rahmenbedingungen. Hierdurch soll darauf hingewirkt werden, dass die Belastung der aquatischen Umwelt gering gehalten wird.

### Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung des Volkswagen Konzerns im Bereich Wasserverschmutzung hat Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Vermeidung von Wasserverschmutzung im Rahmen des Leitbilds Umwelt goTOzero sowie der regenerate+ verankert. Dabei bilden die Minimierung der Schadstoffeinträge in Gewässer und das Grundwasser die zentralen Elemente. Im Code of Conduct für Geschäftspartner fordert der Volkswagen Konzern auch seine Geschäftspartner auf, keine schädlichen Wasserverschmutzungen zu verursachen.

Der Volkswagen Konzern reagiert auf den Einfluss seiner wesentlichen negativen Auswirkung auf sein Geschäftsmodell, seine Strategie und Wertschöpfungskette im Bereich Wasserverschmutzung mit folgenden Maßnahmen:

Im eigenen Geschäftsbereich sind die Prozesse des Volkswagen Konzerns so ausgelegt, dass Verschmutzungen minimiert werden. Darüber hinaus verringert der Volkswagen Konzern diese Auswirkung durch die Installation von Aufbereitungs- und Kläranlagen an den Produktionsstandorten.

Bei Lieferanten der vorgelagerten Wertschöpfungskette adressiert der Volkswagen Konzern diese Auswirkung durch die Implementierung des Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS). Dieses System soll die Rohstoffbeschaffung nachhaltig und transparent gestalten und somit negative Umweltauswirkungen, wie zum Beispiel Wasserverschmutzung, verhindern.

Bei Lieferanten entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette wird außerdem der Code of Conduct für Geschäftspartner zur Minderung der negativen Auswirkungen genutzt werden soll. Dieser fordert geeignete Maßnahmen zur Einhaltung der jeweils anwendbaren Gesetze und internationalen Vorschriften zur Verhinderung von Wasserverschmutzung.

Unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung" finden sich die ausführliche Darstellung und Erläuterung der Maßnahmen in diesem Handlungsbereich.

## Besonders besorgniserregende Stoffe

### Auswirkungen im Bereich besonders besorgniserregende Stoffe

Im Umgang mit besonders besorgniserregenden Stoffen besteht grundsätzlich die Gefahr, dass es durch unsachgemäße Handhabung entlang der Wertschöpfungskette zu Schäden für Mensch und Umwelt kommen kann. Das Thema stellt daher eine wesentliche tatsächliche negative Auswirkung im Sinne der Bewertungslogik der Wesentlichkeitsanalyse in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette dar.

Einige Stoffe, die derzeit als besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern (SVHC)) auf der Kandidatenliste der European Chemicals Agency (ECHA) stehen, sind in Fahrzeugteilen des Volkswagen Konzerns vorhanden. Der Volkswagen Konzern setzt auf einen verantwortungsvollen und sachgemäßen Umgang mit SVHC und implementiert entsprechende Maßnahmen, um negative Auswirkungen auf Menschen und Umwelt zu verhindern. Alle gesetzlichen Bestimmungen werden eingehalten. Da SVHC in der Regel bereits Bestandteil der Materialzusammensetzung zugelieferter Fahrzeugteile sind, wird auf den Austritt von SVHC in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ein stärkerer Fokus gelegt als im eigenen Betrieb und der Nutzungsphase der Fahrzeuge.

### Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung im Bereich besonders besorgniserregender Stoffe hat Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet ist das Thema besonders besorgniserregende Stoffe im Rahmen einer internen Konzernnorm verankert, welche auf die Global Automotive Declarable Substance List (GADSL) (www.gadsl.org) referenziert. Gemäß des Code of Conduct für Geschäftspartner werden die Geschäftspartner aufgefordert, geeignete Maßnahmen umzusetzen, um den Einsatz von Stoffen und Materialien mit nachteiligen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt (zum Beispiel krebserregende, erbgutschädigende, fortpflanzungsgefährdende Stoffe) im Rahmen des jeweils anwendbaren Rechts und unter Berücksichtigung der jeweils mitgeltenden Regelungen des Volkswagen Konzern zu unterlassen beziehungsweise zu vermeiden. Das Thema ist ebenfalls in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ als Handlungsfeld identifiziert. Im Fokus stehen hierbei die Reduzierung und Substitution von bedenklichen Stoffen in den Produkten. Die detaillierte Ausgestaltung des strategischen Themas befindet sich derzeit noch in der Erarbeitungsphase und wird im Zuge der weiteren Strategieprozesse konkretisiert.

Der Volkswagen Konzern begegnet der wesentlichen negativen Auswirkung auf sein Geschäftsmodell, seine Strategie und Wertschöpfungskette im Bereich besonders besorgniserregender Stoffe mit folgenden Maßnahmen:

Im eigenen Geschäftsbereich verringert der Volkswagen Konzern die Auswirkung durch die Implementierung von Vorsorgemaßnahmen zur Risikominimierung und -steuerung sowie von Maßnahmen, die SVHC vermeiden und ersetzen sollen.

Bei Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette adressiert der Volkswagen Konzern die Auswirkung mit Hilfe des Code of Conduct für Geschäftspartner, der diese dazu auffordert, Maßnahmen zur Vermeidung des Einsatzes von SVHC umzusetzen.

Der Volkswagen Konzern versteht das Thema Chemical Compliance als Querschnittsthema, das in bestehende Managementkonzepte integriert wird und diese beeinflusst.

Unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung“ findet sich die ausführliche Darstellung und Erläuterung der Maßnahmen in diesen zwei Handlungsbereichen.

## Mikroplastik

### Auswirkungen im Bereich Mikroplastik

Mikroplastik gelangt als Abbauprodukt von Kunststoff in die Umwelt und baut sich nur sehr schwer und über sehr lange Zeiträume ab. Man findet es mittlerweile in allen Regionen und Ökosystemen der Erde. Auch in menschlichen und tierischen Organismen wurde es nachgewiesen. Mikroplastik kann sehr unterschiedliche Bestandteile haben und sich negativ auf Umwelt und Menschen auswirken.

Im Kontext der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurde eine wesentliche tatsächliche negative Auswirkung beim Thema Mikroplastik in der nachgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert. Vor allem durch Reifenabrieb

kann Mikroplastik in die Umwelt gelangen. Dies betrifft Fahrzeuge im Allgemeinen, einschließlich der vom Volkswagen Konzern produzierten Fahrzeuge.

### Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung im Bereich Mikroplastik hat Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns.

Mikroplastik ist übergeordnet in der regenerate+ in der Dimension Natur verortet, die auch die Reduzierung von Mikroplastik betrachtet. Die detaillierte Gestaltung des Themas befindet sich derzeit noch in der Erarbeitungsphase und wird im Zuge der weiteren Strategieprozesse konkretisiert.

## MANAGEMENTKONZEPT: UMWELTVERSCHMUTZUNG

### Managementkonzept zur Vermeidung von Umweltverschmutzung

Das Thema Vermeidung von Umweltverschmutzung ist Teil des Leitbilds Umwelt goTOzero und in einem zugehörigen Managementkonzept verankert. So heißt es im Leitbild: „Wir reduzieren schädliche Emissionen in Luft, Böden und Gewässer."

Im Zuge der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden wesentliche negative Auswirkungen hinsichtlich Umweltverschmutzung identifiziert. Produktionsprozesse und Produktnutzung führen aufgrund von Emissionen zu Luft- und Wasserverschmutzung, die mit finanziellen sowie reputationsbedingten Risiken verbunden sind.
Die identifizierten Auswirkungen werden im Managementkonzept Vermeidung von Umweltverschmutzung adressiert. So sind die Themen Luft- und Wasserverschmutzung strategisch im Leitbild Umwelt goTOzero verankert. Dabei ist die Verringerung der Schadstoffeinträge in Luft und Gewässer das zentrale Element. Zudem ist das Ziel zur Erhöhung des Absatzes von Elektrofahrzeugen in der regenerate+ verankert. Dieses Ziel strebt eine Verringerung der Luftverschmutzung an. Mittels des Code of Conduct für Geschäftspartner soll zudem darauf hingewirkt werden, dass weniger schädliche Luft- und Wasserverschmutzungen verursacht werden.

Hinsichtlich des Themas Schadstoffe lautet die strategische Vision im Rahmen der Zero Impact Factory: „Wir gestalten unsere Fertigungsstätten so, dass von ihnen möglichst wenig die Gesundheit von Mensch, Tier und Vegetation sowie Boden, Gewässer und Luft beeinträchtigende Stoffe emittiert werden." In Bezug auf Gewässerschutz steht neben einer generellen Minimierung der Schadstoffeinträge auch der Boden- und Grundwasserschutz beim Einsatz wassergefährdender Stoffe im Fokus. Eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustands der Gewässer, in die Abwasser eingeleitet werden, soll vermieden werden.

Das Thema Beeinträchtigung von Land, Wasser und Luft ist im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert: Die Geschäftspartner tragen Sorge dafür, dass sie keine schädlichen Bodenveränderungen, Wasserverschmutzungen, Luftverunreinigungen, schädliche Lärmemissionen oder übermäßigen Wasserverbrauch verursachen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlagen für Lebensmittel und Trinkwasser oder der Gesundheit des Menschen führen können, beziehungsweise diese so weit wie möglich zu minimieren.

Das Thema SVHC ist wiederum strategisch in der Konzernnorm Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität verankert. Die Registrierung, Bewertung und Beschränkung von Stoffen und Rohstoffen wird ebenfalls im Code of Conduct für Geschäftspartner gefordert. Hierzu zählen die Einhaltung internationaler Übereinkommen (Minamata-Übereinkommen, Stockholmer Übereinkommen) und Rechtsinstrumente zur Herstellung, Verwendung, Handhabung und Entsorgung bestimmter Stoffe. Das Ergreifen von Maßnahmen, um den Einsatz von umwelt- oder gesundheitsgefährdenden Stoffen gemäß geltendem Recht und Konzernvorgaben zu vermeiden, zählt ebenfalls dazu.

Um diese strategische Verankerung zu verwirklichen, soll auch das Management von chemischen Substanzen weiter verbessert werden. Als ein weltweit führender Automobilhersteller und Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen ist sich der Volkswagen Konzern der zunehmenden Bedeutung eines nachhaltigen Managements von chemischen Substanzen bewusst. Die rechtlichen und regulatorischen Anforderungen an das Chemikalienmanagement sind komplex und variieren in den globalen Märkten, in denen der Konzern tätig ist. Der Volkswagen Konzern sieht sich zur Einhaltung bestehender Vorschriften und zum verantwortungsvollen Umgang mit chemischen Substanzen, die für die Produkte, Tätigkeiten und Dienstleistungen benötigt werden, verpflichtet.

Zudem versteht der Volkswagen Konzern auch die Chemical Compliance als Querschnittsthema. Die notwendigen Prozesse für die Herstellung einer Compliance werden in bereits bestehende Managementsysteme integriert. Als weiteren Schritt wird Chemical Compliance in bestehende Richtlinien implementiert. Hierbei werden spezifische Rollen und Prozessanforderungen definiert.

Außerdem steht der Volkswagen Konzern im bedarfsorientierten Austausch mit seinen Beschäftigten, Lieferanten, Branchenverbänden und Aufsichtsbehörden, um den Einsatz gefährlicher Chemikalien zu reduzieren. Dies erstreckt sich von der Forschung und Entwicklung über die Konstruktion, die Produktion, den „Vertrieb" und die „Logistik" bis hin zur Wiederverwendung und zum Recycling der Produkte.

Weiterhin wird die Registrierung, Bewertung und Beschränkung von Stoffen und Rohstoffen im Code of Conduct für Geschäftspartner hervorgehoben. Die Geschäftspartner sollen geeignete Maßnahmen ergreifen, um den Einsatz von Stoffen und Materialien mit nachteiligen Auswirkungen auf Umwelt oder Gesundheit, zum Beispiel krebserregenden, erbgutschädigenden oder fortpflanzungsgefährdenden Stoffen, zu unterlassen beziehungsweise zu vermeiden. Dabei sind das jeweils anwendbare Recht sowie die mitgeltenden Regelungen des Volkswagen Konzerns zu berücksichtigen.

### Vermeidung der Verschmutzung von Luft und Wasser

Zur Vermeidung der Verschmutzung von Luft und Wasser spielen im Rahmen des Managementkonzepts Vermeidung von Umweltverschmutzung das Leitbild Umwelt goTOzero und das UCMS eine besondere Rolle. Im Fokus der strategischen Vision der Zero Impact Factory steht die Minimierung der Schadstoffeinträge an den Produktionsstandorten. Hierfür existieren spezifische Vorgaben, wie zum Beispiel Grenzwerte für Schadstoffkonzentrationen im Abwasser, die in Messberichten nachgewiesen werden müssen. Durch die Gestaltung der Produktionsstandorte soll darauf hingewirkt werden, dass die lokale Ressource Wasser durch ihre Nutzung nicht negativ beeinflusst wird. Es sollen keine Stoffe in ein Gewässer eingeleitet werden, die dessen natürlichen Zustand verschlechtern.

Der Volkswagen Konzern hat verschiedene Prozesse in seinen Geschäftsbereichen installiert, um auch den Sorgfaltspflichten aus dem LkSG in Bezug auf schädliche Bodenveränderungen, Gewässer- und Luftverunreinigungen und schädlichen Lärmemissionen zu entsprechen. Die Einführung dieser Prozesse wird durch eine Konzernrichtlinie unterstützt. Diese gibt einen Rahmen und Mindestanforderungen vor, wie ein UCMS in einer Organisation zu implementieren ist. Jede Gesellschaft entwickelt daraufhin eigene Prozesse, um diese Regeln einzuhalten. Im UCMS ist zudem ein Compliance- und Risikomanagementsystem integriert, das dazu dient, mit den Risiken der oben erwähnten Umweltmedien vorbeugend und frühzeitig umzugehen. Beispielsweise führen Produktionsstandorte in der Regel eine Umweltaspekteanalyse durch, wodurch mögliche Umweltrisiken aus Produktionsprozessen frühzeitig erkannt und bewertet werden können. Infolgedessen können die Verantwortlichen vorbeugende Maßnahmen zur Risikominimierung einleiten.

Die Anforderungen des Umweltmanagements gelten dabei über alle Phasen der Geschäftstätigkeit und den gesamten Lebensweg der Produkte und Dienstleistungen. Eine detaillierte Ausgestaltung der Prozesse liegt in der Verantwortung jeder kontrollierten Gesellschaft. Diese sind operativ tätig und gehören mehrheitlich zum Volkswagen Konzern und sind somit für die Umsetzung dieser Konzernrichtlinie zuständig und rechenschaftspflichtig. Zu den oben genannten Prozessen in Bezug auf das LkSG wird im Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)-Bericht zur Erfüllung der Sorgfaltspflichten gemäß LkSG Stellung genommen.

### Minimierung des Einsatzes besonders besorgniserregender Stoffe

Um Compliance in allen Märkten zu ermöglichen, müssen der Volkswagen Konzern und seine Lieferanten die Vorschriften, Gesetze und regulatorischen Vorgaben in den Zielmärkten einhalten. Darüber hinaus ist die Erfüllung von Standards, wozu unter anderem die Konzernnormen Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität und Nachweisführungs- und Freigabevoraussetzungen zur Lieferung von Chemikalien gehören, ein verpflichtendes Vertragselement mit Lieferanten. Auf diese Weise wird auf die Einhaltung aller geltenden Materialregulierungen und -restriktionen hingewirkt.

Die Konzernnorm Nachweisführungs- und Freigabevoraussetzungen zur Lieferung von Chemikalien beschäftigt sich mit der Registrierung, Bewertung und Beschränkung von chemischen Stoffen. Chemikalien, die als karzinogen,

keimzellmutagen und reproduktionstoxisch in Kategorie 1A oder 1B eingestuft wurden, sind grundsätzlich für den Einsatz verboten (Terminologie gemäß Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 – CLP). Über einen Einsatz kann nur in begründeten Ausnahmefällen unter Berücksichtigung des Substitutionsgebots entschieden werden. Besonders besorgniserregende Stoffe, beispielsweise nach Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 REACH, Artikel 57-2, sind weitgehend zu vermeiden und können im Einzelfall, nach Prüfung der längerfristigen Einsatzfähigkeit, abgelehnt werden.

Für die Steuerung der etwa 240 weltweit zu beachtenden Schadstoffgesetze, darunter Altfahrzeug-, Batterie-, Chemikalien- und Biozidgesetze sowie Anforderungen zu Innenraumemissionen, wurde der Vorschriftenkoordinator/Vorschriftenexperten (VKO/VEX)-Prozess in der technischen Entwicklung implementiert. Dieser ist in einem eigenen Konzernprozessstandard definiert. Die Umsetzung und die interne/externe Kommunikation erfolgen durch die Konzernnorm Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität, welche einen Bezug auf die GADSL (www.gadsl.org) nimmt. Die Einhaltung wird seit dem Jahr 2000 durch die Beteiligung am International Material Data System (IMDS) (www.imdsystem.com) und durch das konsequente Einfordern von Lieferantendaten zur chemischen Zusammensetzung von Bauteilen und Materialien in den Fahrzeugen geprüft. Alle IMDS-Daten werden nach der jeweils anwendbaren Gesetzgebung geprüft.

Die Konzernnorm Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität fordert eine grundsätzliche Vermeidung der Verwendung von SVHC im Sinne der EU-REACH-Verordnung Nr. 1907/2006, die in der Kandidatenliste der ECHA enthalten sind. Übergesetzlich fordert der Volkswagen Konzern, dass zulassungspflichtige Stoffe des Anhangs XIV der EU-REACH-Verordnung Nr. 1907/2006 in der Regel bei Neuentwicklungen nicht mehr verwendet werden, auch wenn die Zulassungspflicht erst nach Serieneinsatz in Kraft tritt.

Darüber hinaus wird für Liefergegenstände, welche für die Berichterstattung gemäß der EU-Taxonomie Verordnung relevant sind, mit fachlicher und technischer Unterstützung vom Lieferanten eine Alternativenprüfung für die Verwendung von Stoffen (im Anwendungsbereich von Anlage C des Anhangs I der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission) durchgeführt. Dieser Anwendungsbereich umfasst unter anderem die SVHC. Im fahrzeugbezogenen Geschäft hat der Volkswagen Konzern bestehende Vorgaben und Prozesse konkretisiert, mit dem Ziel, die Stoffe, welche für die Berichterstattung gemäß der EU-Taxonomie Verordnung relevant sind, grundsätzlich zu vermeiden und zu ersetzen. Darauf aufbauend bezieht der Konzern in seine Analysen fahrzeugbezogene Materialien und Bauteile der vollelektrischen Fahrzeuge ein, um die Substituierbarkeit der SVHC sowie weiterer taxonomie relevanter Stoffe unter anderem unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien zu prüfen.

Die Geschäftspartner sind weiterhin verpflichtet, die Anforderungen, basierend auf internationalen Übereinkommen und anderen Rechtsinstrumenten in Bezug auf die Herstellung, Verwendung, Handhabung und Entsorgung bestimmter Stoffe, einzuhalten. Insbesondere die Anforderungen des Minamata-Übereinkommens vom 10. Oktober 2013 über Quecksilber und des Stockholmer Übereinkommens vom 23. Mai 2001 über persistente organische Schadstoffe (POP) sowie die entsprechenden anwendbaren Durchführungsvorschriften auf nationaler und supranationaler Ebene müssen befolgt werden.

### Vermeidung von Vorfällen und Notsituationen

Der Volkswagen Konzern gibt den kontrollierten Gesellschaften vor, dass Notfallpläne und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr vorzuhalten sind, die speziell auf die unternehmensspezifischen Umweltrisiken zugeschnitten sind und darauf abzielen, negative Umweltauswirkungen zu vermeiden oder zu minimieren. Zu den konkreten Maßnahmen zählen beispielsweise die Kommunikation von Notfallplänen an Beschäftigte, relevante Bereiche und Auftragnehmer sowie die Qualifizierung zur Gefahrenabwehr. Die Kommunikation ist dabei den einzelnen Gesellschaften überlassen und kann beispielsweise durch Aushänge, Unterweisungen oder Schulungen erfolgen. Des Weiteren zählen dazu das Testen und Überprüfen der Notfallpläne sowie die Sicherstellung von Ressourcen zur fachlichen Beratung im Falle eines Ereignisses.

Im Falle von wesentlichen baulichen oder betrieblichen Änderungen sollen die Notfallpläne überprüft und aktualisiert werden. Dabei werden Erfahrungen aus Übungen oder tatsächlichen Notfallmaßnahmen berücksichtigt. Die Frequenz der durchgeführten Übungen liegt in der Verantwortung jeder Gesellschaft, die für die Umsetzung der entsprechenden Konzernrichtlinie zuständig und rechenschaftspflichtig ist (siehe Abschnitt

„Übergreifende Informationen zu den Managementkonzepten" des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement" für weiterführende Informationen zum Geltungsbereich).

## ZIELE: UMWELTVERSCHMUTZUNG

### Übergeordnete Ziele

Die übergeordnete spezifische Kennzahl UEP berücksichtigt unter anderem die VOC-Emissionen im Zusammenhang mit der Produktion von Fahrzeugen und Komponenten. Die Zielvorgabe in Bezug auf die Kennzahl UEP hat somit einen direkten Bezug zur Luftverschmutzung.

Durch das Impact-Points-Ziel zur Reduktion der absoluten Umweltauswirkungen der Produktionsstandorte besteht ebenfalls ein Zielbezug hinsichtlich Emissionen in Luft und Gewässer. Über den Umweltaspekt Luftschadstoffe werden die Luftemissionen von VOC, Stickoxiden und Staub, CKW und FKW bei der Produktion berücksichtigt. Daneben werden über den Umweltaspekt Abwasser Emissionen im Hinblick auf Chemischen Sauerstoffbedarf (CSB), Stickstoff, Phosphor, Nickel und Zink in Gewässer berücksichtigt.

Die Site Checklist weist zudem die Handlungsfelder Schadstoffe und Wasser auf. Sie umfasst beispielsweise Kriterien wie den Einsatz von VOC-reduzierten Spülverdünnern und Lacken, Vorgaben zu VOC-Emissionen aus Lackierereien, die Begrenzung von Staubemissionen, den Verzicht auf den Einsatz von Schwermetallen und gefährlichen Stoffen sowie Grenzwerte für die Einleitung von Chlorid, Sulfat, Nickel, Zink, Mangan und CSB in das Abwasser.

### Prävention und Kontrolle von besonders besorgniserregenden Stoffen

In Bezug auf die Prävention und Kontrolle von SVHC sind für die Produktionsstandorte keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Es wird derzeit an einer systematischen Datenerfassung gearbeitet, um eine vollständige quantitative Berichterstattung zu ermöglichen. Herausforderungen bei der Datenerfassung und bei der Quantifizierung sind sowohl die hohe Anzahl der Substanzen als auch die Konzentrationsangaben von SVHC in chemischen Gemischen, welche durch die Lieferanten oftmals nur innerhalb von Konzentrationsspektren angegeben werden.

Der Volkswagen Konzern und die Betreiber der Standorte der einzelnen Marken handeln stets nach den geltenden gesetzlichen Vorgaben. Sollten SVHC während der Fahrzeugproduktion eingesetzt werden oder im Fahrzeug vorhanden sein, so sind diese im Vorfeld durch interne Chemikalienmanagementprozesse und -systeme erfasst, überprüft und freigegeben. Zusätzlich implementiert der Volkswagen Konzern Prozesse, um SVHC generell zu vermeiden und auf Substituierbarkeit zu prüfen. Ein Beispiel ist die Überprüfung der Substituierbarkeit und damit die Reduktion von SVHC während der Fahrzeugproduktion und in Bauteilen von vollelektrischen Fahrzeugen gemäß der EU-Taxonomie Verordnung.

### Angabe zum Treiber der Zielsetzungen

Die freiwillig gesetzten Ziele hinsichtlich der Kennzahl UEP, der Impact Points und der Site Checklist stehen jeweils in Bezug zum Thema Umweltverschmutzung. Grundsätzlich hält sich der Volkswagen Konzern an die geltenden Emissionsvorschriften, beispielsweise übergeordnet die der EU-Richtlinie über Industrieemissionen (2010/75/EU), kurz IED, sowie nationale Vorgaben, wie zum Beispiel die deutsche Abwasserverordnung (AbwV).

## MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: UMWELTVERSCHMUTZUNG

### Einhaltung gesetzlicher Vorschriften hinsichtlich Chemikalien und besonders besorgniserregender Stoffe

Für die Anforderungen an die Chemical Compliance gibt es kein separates Managementsystem. Diese Anforderungen werden bereits fortlaufend durch die operativen Organisationen sowie die Lieferanten erfüllt und sollen zukünftig in bestehende Managementsysteme integriert werden. Auf diese Weise soll das Risiko beim Umgang mit Chemikalien und SVHC im Volkswagen Konzern in den Strukturen des Drei-Linien-Modells des Institute of Internal Auditors (IIA) gesteuert werden. Dabei umfasst die erste Linie das operative Risikomanagement in den Geschäftsbereichen, die zweite Linie das konzernweite Risikomanagement und die dritte Linie die interne Revision, die die Wirksamkeit der ersten beiden Linien überprüft. Die Werkzeuge zur Identifi-

zierung und Umsetzung der spezifischen Anforderungen werden hierbei durch die eingesetzten Managementsysteme bereitgestellt. Neben den Tools der Managementsysteme werden regulatorische Vorgaben auch durch den VKO-/ VEX-Prozess der zweiten Linie identifiziert und innerhalb der Organisation zielgerichtet verteilt. Für die Prüfung von materialbezogenen Vorgaben wird in der zweiten Linie auf die Daten des internen Material Information System (MISS) zugegriffen. Datengrundlage sind die Daten der Lieferanten aus dem IMDS.

Neben dem kontinuierlichen Risikomanagement durch das Drei-Linien-Modell hat der Volkswagen Konzern im fahrzeugbezogenen Geschäft bereits heute Vorgaben und Prozesse zum Management von regulatorischen Vorgaben (VKO/VEX) und internen Anforderungen (zum Beispiel mittels der Konzernnormen Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität, Nachweisführungs- und Freigabevoraussetzungen zur Lieferung von Chemikalien) etabliert, die vorsehen, dass SVHC zu vermeiden und zu ersetzen sind. Darauf aufbauend werden gemäß den Anforderungen der EU-Taxonomie Verordnung fahrzeugbezogene Chemikalien und Bauteile der vollelektrischen Fahrzeuge analysiert und die Substituierbarkeit von SVHC in diesen Produkten gemeinsam mit den Lieferanten unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien geprüft. Eine konkrete Übersicht über die betrachteten Bauteile findet sich im Kapitel „EU-Taxonomie“ des Volkswagen Konzerns.

### Vermeidung und Kontrolle von Emissionen ins Wasser

Im Sinne des Gewässerschutzes leitet der Volkswagen Konzern keine unbehandelten Abwässer, welche durch Aktivitäten des Konzerns entstehen, in aufnehmende Gewässer ein. Schadstoffe im Abwasser, die in einer biologischen Kläranlage nicht entfernt werden können, werden üblicherweise mittels Vorbehandlungsanlagen entfernt. Um Fette, Öle und Emulsionen zu entfernen, wurden beispielsweise Abscheider für Leichtflüssigkeiten und Fette, Verdampferanlagen und Ölskimmer installiert. Dagegen werden Schwermetalle durch physikalisch-chemische Fällungsverfahren entfernt. CSB wird durch Adsorption, Filtration oder Flotationsverfahren weitgehend eliminiert. Vor der Einleitung wird das vorbehandelte Abwasser zum Beispiel mittels Membranbioreaktor (MBR) biologisch aufbereitet, um potenzielle Schadstoffe wie Phosphor und Stickstoff zu entfernen. Sofern das Abwasser nicht am Produktionsstandort selbst aufbereitet wird, erfolgt die Aufbereitung in einer externen Kläranlage oder die fachgerechte Entsorgung als Abfall.

Entsprechend der strategischen Vision der Zero Impact Factory werden bezüglich Schadstoffen im Abwasser weitere Maßnahmen in der Produktion angestrebt: So soll im Sinne des präventiven Gewässerschutzes beim Umgang mit potenziell wassergefährdenden Stoffen kontinuierlich darauf geachtet werden, dass die zugehörigen Behälter mit einer zweiten Barriere zur Rückhaltung im Schadensfall ausgestattet sind. Ferner werden in der Site Checklist Maximalkonzentrationen für die Einleitung bestimmter Schadstoffe ins Abwasser genannt, unbenommen von gesetzlichen oder genehmigungsseitigen Vorgaben am jeweiligen Standort.

Die Einhaltung von Messverpflichtungen wird durch regelmäßige Abwasseranalytik gewährleistet, deren Häufigkeit je nach Schadstoff unterschiedlich ist und sich nach den gesetzlichen und internen Vorgaben richtet (in bestimmten Fällen wird mehrmals täglich beprobt).

### Vermeidung und Kontrolle von Luftemissionen

Der Volkswagen Konzern ist bestrebt, seine Luftemissionen aus eigenen Aktivitäten sowie aus seiner Lieferkette fortlaufend zu reduzieren. Innerhalb der eigenen Geschäftstätigkeiten dient, neben den Maßnahmen zur Einhaltung aller gesetzlichen Anforderungen, das Impact-Points-Ziel zur Reduktion der absoluten Umweltauswirkungen der Produktionsstandorte, welches ebenfalls Emissionen in Luft berücksichtigt.

Zusätzlich werden über die Site Checklist Kriterien definiert, die zum Beispiel den Einsatz von VOC-reduzierten Spülverdünnern und Lacken, Vorgaben zu VOC-Emissionen aus Lackierereien und die Begrenzung von Staubemissionen beinhalten.

In der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette soll die Einhaltung des Code of Conduct für Geschäftspartner die Emission von Luftschadstoffen reduzieren, indem die Geschäftspartner geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Luftverschmutzung umzusetzen sollen.

Durch die Transformation des Portfolios hin zur Elektromobilität leistet der Volkswagen Konzern gleichsam einen Beitrag, um die lokale Luftqualität durch eine Verringerung der Emissionen von Stickoxiden sowie

Feinstaub zu verbessern (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel“ des Kapitels „Klimawandel“).

### Engagement in der vor- oder nachgelagerten Wertschöpfungskette für Rohstoffe

Der Volkswagen Konzern ist sich bewusst, dass die Geschäftstätigkeit seiner Lieferanten erhebliche Auswirkungen auf Mensch und Umwelt haben kann. Die Gewinnung und Verarbeitung eines Teils der Rohstoffe für die Automobilindustrie ist mit Umweltrisiken verbunden, wie beispielsweise Luft- und Wasserverschmutzung sowie Entwaldung. Um höhere Transparenz zu ermöglichen, veröffentlicht der Konzern einen Responsible Raw Materials Report. Darin werden die Methodik und die Aktivitäten des Volkswagen Konzerns im Rahmen des RMDDMS für die nachhaltige Rohstoffbeschaffung detailliert dargestellt.

Das RMDDMS umfasst fortlaufende risikobasierte Due-Diligence-Prüfungen zur Identifizierung und Bewertung tatsächlicher und potenzieller negativer Auswirkungen sowie potenzieller Menschenrechtsrisiken in der Lieferkette. Insbesondere die Lieferketten zur nachhaltigen Rohstoffbeschaffung erfordern einen besonderen Fokus, da die Risikoanalyse des Volkswagen Konzerns eine hohe Exposition gegenüber menschlichen und ökologischen Risiken aufzeigt, die bei indirekten Lieferanten häufiger auftreten können. Für Rohstoffe mit einem erhöhten Risiko bietet das RMDDMS zusätzliche Bewertungen, die Maßnahmen zur Risikominderung und Prävention systematischer Risiken sowie deren Wirksamkeitsüberprüfung ermöglichen. Momentan werden 18 besonders risikobehaftete Rohstoffe erfasst, dazu zählen die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und Graphit, die Konfliktmineralien Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3TG) sowie Aluminium, Kupfer, Leder, Glimmer, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle, die seltenen Erden, Magnesium und Baumwolle.

Ein Hauptinstrument des RMDDMS sind Audits, welche zur Bewertung von Risiken in den tiefergelagerten Lieferketten des Volkswagen Konzerns und zur Ermittlung von Maßnahmen zur Risikominderung dienen. Sie ergänzen andere Instrumente der Rohstoff-Due-Diligence und fördern Transparenz, Compliance sowie eine Kultur der ständigen Verbesserung und des Dialogs in der gesamten vorgelagerten Lieferkette. Weitere Maßnahmen, die sich aus dem RMDDMS ableiten lassen, werden im Rahmen des Kapitels „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“ beschrieben.

Bei dem Engagement zur Verbesserung der Lieferkette nimmt der Volkswagen Konzern auch seine Geschäftspartner in die Verantwortung. Aus diesem Grund fordert der Code of Conduct für Geschäftspartner die Umsetzung geeigneter Maßnahmen, um den Einsatz von Stoffen und Materialien mit nachteiligen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt (zum Beispiel krebserregende, erbgutschädigende, fortpflanzungsgefährdende Stoffe) zu unterlassen beziehungsweise zu vermeiden.

Der Volkswagen Konzern zielt auf eine verantwortungsvolle Beschaffung von Rohstoffen ab und setzt dabei auf die fünf Schritte der Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) sowie auf die Anforderungen der OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas. Dementsprechend dürfen Geschäftspartner bei Schmelzhütten oder Raffinerien von Materialien nur solche Rohstoffe verwenden, die die Anforderungen des Leitfadens der OECD für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten erfüllen. Zudem müssen diese von der Responsible Mineral Initiative (RMI) oder ähnlichen Organisationen geprüft worden sein. Der Volkswagen Konzern erwartet von seinen Lieferanten, dass alle Mineralien aus konfliktbetroffenen Schmelzbetrieben vermieden werden. Ziel ist es jedoch nicht, die Beschaffung von Konfliktmineralien oder anderen Produkten zu verbieten, die aus Konflikt- und Hochrisikogebieten stammen, sondern die Beschaffung aus verantwortungsvollen Quellen innerhalb dieser Regionen zu fördern. Die Identifizierung der 3TG-Schmelzen und Raffinerien, die von den Lieferanten oder Unterlieferanten genutzt werden, muss jährlich offengelegt werden. In Anlehnung an internationale Best Practices erwartet der Volkswagen Konzern zudem von seinen Lieferanten das Ausfüllen von Conflict Mineral Reporting Templates (CMRT). Neben der Identifizierung der Schmelzen und Raffinerien ermöglicht diese Vorlage auch die Bestimmung der Herkunftsländer des abgebauten Materials. Die Übereinstimmung mit den OECD-Leitlinien wird durch den Responsible Minerals Assurance Process (RMAP) der RMI bewertet. RMAP ist eine unabhängige Bewertung der Managementsysteme und Beschaffungspraktiken von Schmelzhütten/Raffinerien durch Dritte, um die Konformität zu bestätigen. Um das Engagement für

verantwortungsvolle Lieferketten für Konfliktmineralien zu unterstreichen, veröffentlicht der Volkswagen Konzern freiwillig einen CMRT, um vollständige Transparenz zu schaffen.

## METRIKEN: UMWELTVERSCHMUTZUNG

### Luft- und Wasserverschmutzung

#### Kennzahlen von Emissionen in Luft und Wasser

Nachfolgend sind die Kennzahlen dargestellt, die konzernweit erhoben werden. Falls an europäischen Produktionsstandorten für weitere Luft- oder Wasseremissionen Schwellenwerte gemäß Europäischem Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister (E-PRTR) überschritten werden, melden die Standorte diese im Rahmen ihrer jährlichen Berichtspflichten an die zuständigen Behörden.

### LUFT- UND WASSEREMISSIONEN

| | | 2024 | | 2023 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Einheit | Volkswagen Konzern | Gesellschaften mit operativer Kontrolle | Volkswagen Konzern | Gesellschaften mit operativer Kontrolle |
| Luftemissionen | | | | | |
| VOC[1] | t | 10.963 | 979 | 10.635 | 1.384 |
| CKW | t | 5,7 | 4,2 | 8,3 | 5,5 |
| FKW | t | 22,6 | 6,1 | 27,4 | 7,5 |
| $NO_x$[1] | t | 1.126,1 | 332,0 | 1.209,5 | 334,1 |
| $SO_2$[1, 2] | t | 0,0 | 371,4 | 399,3 | 378,9 |
| Staub (PM10)[1, 2] | t | 148,4 | 0,0 | 138,0 | 0,0 |
| CO[1, 2] | t | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| Wasseremissionen | | | | | |
| TOC[1, 2] | t | 463,1 | 157,9 | 578,9 | 259,3 |
| Zink[1, 2, 3] | t | 2,2 | 0,3 | - | - |
| Nickel[1, 2, 3] | t | 2,6 | 0,2 | - | - |
| Fluorid gelöst[1, 2, 3] | t | 26,6 | 17,9 | - | - |

1 Nur Standorte, die den Schwellenwert gemäß E-PRTR (Anhang II) überschreiten.
2 Die Standorte von TRATON GROUP sind in dieser Kennzahl nicht enthalten.
3 Für das Berichtsjahr 2023 ist keine Berichterstattung möglich
Die Angaben für das Jahr 2023 erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

#### Beschreibung der Messmethoden

In der Konzernnorm 98000 sind Indikatoren für Emissionen definiert, um deren einheitliche Erhebung an den Standorten des Volkswagen Konzerns zu ermöglichen. Dabei werden unter anderem Schadstoffeinleitungen in Abwässer wie Zink, Nickel, CSB, gesamter organischer Kohlenstoff (TOC) und gelöstes Fluorid sowie Luftemissionen wie Staub, VOC, Stickoxide ($NO_x$), Schwefeldioxid ($SO_2$), CKW und FKW erfasst. Es gilt die Erfassungshierarchie gemäß Konzernnorm 98000 in Verbindung mit den in der Norm beschriebenen zulässigen Messverfahren. Diese sind parameterspezifisch und basieren auf dem aktuellen Stand der Technik.

#### Kontextinformationen zu Luftverschmutzung

Die Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns erfassen, unabhängig von nationaler Gesetzgebung oder behördlichen Auflagen, eine Reihe von umweltrelevanten Luftemissionen. Dies umfasst unter anderem Kältemittel, welche klimawirksame CKW oder FKW enthalten und für die aus stationären Anlagen emittierte Mengen erfasst werden. Emissionen aus Verbrennungsprozessen, wie Stickoxide, Kohlenmonoxid (CO) und Schwefeldioxid, sind mittels Multiplikation der eingesetzten Brennstoffmengen mit länderspezifischen Emissionsfaktoren zu ermitteln, sofern keine genaueren, standortspezifischen Emissionsfaktoren vorliegen. Des Weiteren werden VOC-Emissionen erfasst, die hauptsächlich bei Lackierprozessen entstehen. Bei der Ermittlung der VOC-Emissionen sind mindestens diejenigen Emissionen zu erfassen, die durch nationale Gesetzgebungen oder Anlagengenehmigungen gefordert werden. VOC-Emissionen aus Lackieranlagen sind für alle Fahrzeugserienlackieranlagen zu ermitteln. Werden VOC-Emissionen in einer Thermischen Nachverbrennung (TNV) oder Regenerativen Nachverbrennung (RNV) verbrannt, sind die entstehenden CO2-Emissionen ebenfalls zu erfassen. Hinsichtlich der Erfassung von Feinstaub mit einem Durchmesser von 10 µm oder kleiner

(Particulate Matter 10 – PM10) ist eine Erfassung der Gesamtstaubmenge und anschließende Umrechnung in PM10 mittels Umrechnungsfaktoren zulässig.

### Kontextinformationen zu Wasserverschmutzung

Das Erhebungsintervall sowie die Analytikmethoden der im Abwasser enthaltenen Schadstoffkonzentrationen richten sich nach den Vorgaben aus den Standortgenehmigungen und/oder relevanten Gesetzen (in Deutschland zum Beispiel die AbwV) und variieren je nach Schadstoff zwischen quartalsweiser Messung bis hin zu täglicher Messverpflichtung. Darüber hinaus setzt die Konzernnorm 98000 gewisse Mindeststandards für bestimmte Schadstoffe, deren Beprobung mindestens quartalsweise erfolgen und sich an relevanten ISO-Normen orientieren soll. Ferner soll der Analytikumfang mindestens 80 % der Gesamtabwassermenge eines Standortes repräsentieren. Für die Messung von gelöstem Fluorid im Abwasser ist die DIN EN ISO 10304-1 anzuwenden. Zur Messung des TOC sind die Vorgaben der DIN EN 1484 anzuwenden, wobei alternativ eine Messung des CSB und anschließende Umrechnung in TOC zulässig ist. Für die Emission von Zink und Nickel sind die Vorgaben der DIN EN ISO 11885 zu verwenden. Die berichteten jährlichen Emissionsmengen ins Abwasser ergeben sich üblicherweise durch Multiplikation der gemessenen Abwasservolumina und den gemittelten, analytisch bestimmten Konzentrationen der jeweiligen Schadstoffe.

### Prozesse zur Erfassung und Bilanzierung

Die Bereitstellung der Umweltindikatoren liegt in der Zuständigkeit und Verantwortung des jeweiligen Standorts. Die Umweltindikatoren werden gemäß Konzernnorm 98000 im UIS erfasst und auf Konzernebene validiert. Die Standorte müssen darauf hinwirken, dass die Umweltindikatoren für jedes festgelegte Erfassungsintervall nach der gleichen Systematik ermittelt werden. Veränderungen gegenüber dem Vorjahr, die einen vorgegebenen Toleranzwert überschreiten, müssen begründet werden.

### Informationsquellen

Die Festlegung zulässiger Messverfahren orientiert sich grundsätzlich an nationalen und internationalen Gesetzen und Verordnungen (zum Beispiel deutsches Bundesimmissionsschutzgesetz, europäische F-Gase-Verordnung), international anerkannten Normen und Standards (zum Beispiel GHG Protocol, ISO-Normen), branchenspezifischen Vorgaben (zum Beispiel VDA-Emissionsfaktoren) sowie wissenschaftlichen Erkenntnissen (zum Beispiel IPCC-Sachstandsberichte).

### Begründung für die Wahl einer alternativen Methodik zur Emissionsquantifizierung

Gemäß der Messhierarchie der Konzernnorm 98000 sind Umweltdaten vorrangig messtechnisch zu erheben. Wenn direkte und vollständige Messungen technisch nicht möglich oder wirtschaftlich nicht vertretbar sind, können messtechnisch begründete Berechnungen oder auf Annahmen basierende Hochrechnungen durchgeführt werden. Dies gilt auch, wenn Berechnungen oder Hochrechnungen zu Ergebnissen führen, die hinsichtlich ihrer Genauigkeit mit der direkten Messung gleichwertig sind. Die Entscheidung über die Erhebungsmethodik erfolgt auf Standortebene. Die Annahmen sind hierbei standortspezifisch und werden stichprobenartig überprüft.

### Standard, Unsicherheitsgrad und Schätzungsbandbreite

Entsprechend der Messhierarchie der Konzernnorm 98000 hat die direkte Messung physikalischer Größen Vorrang vor der Berechnung aus Messgrößen. Mit geringster Priorität erfolgen Schätzungen mittels nachvollziehbarer Annahmen.

## Besonders besorgniserregende Stoffe

Zur Erfassung der besonders besorgniserregenden Stoffe wird die IMDS-SVHC-Liste der European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) als Grundlage verwendet, welche sich aus der ECHA-Kandidatenliste ableitet.

### Gesamtmenge an SVHC, die während der Produktion erzeugt oder verwendet oder beschafft werden

Sofern SVHC als solche (Stoffe) oder in Gemischen während der Fahrzeugproduktion eingesetzt oder während des Produktionsprozesses ein Bestandteil des Produkts Automobil werden, sind diese im Vorfeld durch interne Chemikalienmanagementprozesse überprüft, erfasst und freigegeben worden. Eine stoffbezogene Mengenauswertung der SVHC kann auf Konzernebene aktuell nicht vollumfänglich durchgeführt werden. Derzeit wird zusammen mit der „Beschaffung" ein Ansatz zur Mengenerfassung für alle SVHC als solche (Stoffe) oder in Gemischen (SVHC > 0,1 M %), die während der Fahrzeugproduktion eingesetzt werden, erarbeitet. Dies soll zukünftig die Erfassung der Gesamtmenge an beschafften und eingesetzten SVHC [kg/a] ermöglichen.

Sofern im Produktionsprozess unterschiedliche chemische Substanzen zusammengebracht werden, zum Beispiel in Prozessbädern, ist die Bildung neuer chemischer Verbindungen in geringem Umfang möglich. Diese werden aktuell aufgrund der geringen Mengen nicht erfasst.

### Gesamtmenge an SVHC, die die Produktion in Form von Emissionen verlassen

Der Volkswagen Konzern und die Betreiber in den Standorten der einzelnen Marken handeln stets nach den geltenden gesetzlichen Vorgaben. Standorte und Anlagentechnik sind gemäß diesen Vorgaben durch die Behörden genehmigt. Dies gilt insbesondere für umweltrelevante Anlagen, deren Betrieb zu Emissionen in Luft und Wasser führen, sodass in deren Anlagengenehmigungen weitreichende Betreiberpflichten festgelegt wurden. Im Rahmen solcher Nebenbestimmungen werden auch wiederkehrende Emissionsmessungen zur Wahrung geltender Grenzwerte durchgeführt.

Zur konzernweiten Sicherstellung der Einhaltung aller bindenden Verpflichtungen im Zusammenhang mit produktionsbedingten Emissionen, hat der Volkswagen Konzern das Drei-Linien-Modell implementiert, welches unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung" beschrieben ist.

Derzeit existiert kein Grenzwert, der den gesamten Umfang aller bekannten SVHC abdeckt. Ebenso gibt es keine Messmethode zur Erfassung des Gesamtspektrums aller SVHC. Daher ist die Datenerhebung dieser Emissionen nach aktuellem Stand der Technik nicht möglich.

### Gesamtmenge an SVHC, die die Produktion als Bestandteil des Produktes verlassen

Die Berechnung der Gesamtmenge erfolgt jeweils pro SVHC. Hierfür wird zunächst der Gewichtsanteil je SVHC für jedes SVHC-enthaltende Bauteil bestimmt (Schwellenwert 0,1 % je kleinster betroffener Artikel im Bauteil, gemäß REACH Artikel 33) und für die entsprechenden Referenzfahrzeuge (ID.4 und Tiguan) aufsummiert (weiterführende Informationen zu den Referenzfahrzeugen siehe Abschnitt „Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft" des Kapitels „Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft"). Basierend auf Produktionszahlen der Elektro- beziehungsweise Verbrennerfahrzeuge wird die Berechnung der Gesamtmengen je SVHC durchgeführt. Abschließend erfolgt eine Zuordnung der SVHC in die zu berichtenden Gefahrenklassen. Da einzelne Substanzen mehreren Gefahrenklassen zugeordnet werden können, entspricht die übergeordnete Gesamtmenge aufgrund doppelter Erfassung nicht der Summe der einzelnen Gefahrenklassen. Um dennoch eine Gesamtsumme der verwendeten SVHC anzugeben, wird in der nachfolgenden Tabelle das Gesamtgewicht pro Stoff jeweils ausschließlich einer Gefahrenklasse zugeordnet.

Zudem sind im Weiteren die SVHC-Angaben zum Porsche AG Konzern und zur TRATON GROUP angegeben, exklusive einer Berücksichtigung von MAN Energy Solutions. Die Werteermittlung erfolgt dabei wie vorhergehend beschrieben.

## BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE BEIM VOLKSWAGEN KONZERN

| | | 2024 | |
|---|---|---|---|
| Gefahrenklasse | Einheit | Elektrofahrzeuge | Verbrennerfahrzeuge |
| Kanzerogen (Artikel 57a) | t | 6 | 73 |
| Mutagen (Artikel 57b) | t | - | - |
| Reproduktionstoxisch (Artikel 57c) | t | 5.398 | 39.365 |
| PBT (Artikel 57d) | t | 0,5 | 5 |
| vPvB (Artikel 57e) | t | 6 | 151 |
| Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f - Umwelt) | t | 7 | 58 |
| Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f - Menschliche Gesundheit) | t | 0,004 | 0,1 |
| Die Atemwege sensibilisierende Eigenschaften (Artikel 57f - Menschliche Gesundheit) | t | 4 | 0,2 |
| Spezifische Zielorgan-Toxizität nach wiederholter Exposition (Artikel 57f - Menschliche Gesundheit) | t | 0,3 | 26 |
| Wahrscheinlich schwerwiegende und ebenso besorgniserregende Wirkungen auf die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt (Artikel 57f) | t | 0,3 | 26 |
| Gesamtsumme der besonders besorgniserregende Stoffe als Bestandteil des Produktes | t | 5.421 | 39.672 |

### Gesamtmenge an SVHC, die beim Porsche AG Konzern die Produktion als Bestandteil des Produktes verlassen

Die Ermittlung der SVHC-Mengen basiert auf einem Referenzfahrzeugansatz. Dabei wird für jedes der fünf Fahrzeugsegmente (zweitürige Sportwagen, Sport-Utility-Vehicle (SUV) Verbrenner, SUV BEV, Limousine Verbrenner, Limousine BEV) ein Fahrzeugmodell ausgewertet. Über die Produktionsstückzahlen werden die SVHC-Mengen des Referenzfahrzeuges auf die im Berichtsjahr produzierten Fahrzeuge pro Segment hochgerechnet. Zuletzt werden segment-übergeordnete Summen pro Substanz gebildet und die Substanzen, den Gefahrenklassen für besorgniserregende Substanzen zugeordnet.

## BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE BEIM PORSCHE AG KONZERN

| Gefahrenklasse | Einheit | 2024 |
|---|---|---|
| Kanzerogen (Artikel 57a) | t | 14 |
| Mutagen (Artikel 57b) | t | 0 |
| Reproduktionstoxisch (Artikel 57c) | t | 2.832 |
| PBT (Artikel 57d) | t | 0 |
| vPvB (Artikel 57e) | t | 7 |
| Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f - Umwelt) | t | 15 |
| Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f - Menschliche Gesundheit) | t | 0 |
| Die Atemwege sensibilisierende Eigenschaften (Artikel 57 f - Menschliche Gesundheit) | t | 5 |
| Spezifische Zielorgan-Toxizität nach wiederholter Exposition (Artikel 57 f - Menschliche Gesundheit) | t | 0 |
| Wahrscheinlich schwerwiegende und ebenso besorgniserregende Wirkungen auf die menschliche Gesundheit (und/oder) die Umwelt (Artikel 57 f) | t | 10 |
| Gesamtmenge der besonders besorgniserregenden Stoffe als Bestandteil des Produktes | t | 2.883 |

### Gesamtmenge an SVHC, die bei der TRATON GROUP die Produktion als Bestandteil des Produktes verlassen

Zur Ermittlung der Mengen (SVHC) verwendet die TRATON GROUP den Bleigehalt in Starterbatterien, da dieser gemäß einer Studie von MAN Truck & Bus 98 % der gesamten SVHC in einem typischen Lkw ausmacht. Für das Jahr 2024 entspricht die Menge an SVHC in den Produkten einer Gesamtmenge von 24.780 Tonnen.

# Wasser

Wasser ist eine wertvolle Ressource. Wir verbinden nachhaltiges Wassermanagement mit vielen Aspekten: wir wollen unter anderem den Frischwasserverbrauch reduzieren, Wasser effizienter nutzen und Grundwasserschutz stärken.

## WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

### Auswirkung im Bereich Wasser

Wasser ist eine unverzichtbare Ressource im Wertschöpfungsprozess des Volkswagen Konzerns und wird an verschiedenen Stellen sowohl innerhalb des eigenen Produktionsprozesses als auch in besonders großem Maße in der vorgelagerten Lieferkette zur Rohstoffgewinnung und -verarbeitung benötigt. Auch in der Nutzungsphase von Fahrzeugen ist ein relevanter Wasserverbrauch festzustellen, zum Beispiel durch Fahrzeugwäsche oder die Herstellung von Kraftstoffen. Die Nutzung großer Mengen Wasser führt insbesondere in Regionen mit geringer Verfügbarkeit zu Wasserstress und kann zur Erschöpfung von Grundwasserreserven, zur Beeinträchtigung von Ökosystemen und zur Verstärkung sozialer Spannungen beitragen. Dies wurde im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als langfristig wirkende, tatsächliche Auswirkung identifiziert, die negativ auf die Umwelt wirkt.

### Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung durch Wassernutzung wird im Geschäftsmodell, der Strategie und der Wertschöpfungskette des Konzerns berücksichtigt. Übergeordnet ist die schonende Nutzung von Ressourcen, darunter auch Wasser, in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verankert. Daraus abgeleitet findet sich die Steigerung der Ressourceneffizienz auch als eines der Handlungsfelder im Leitbild Umwelt goTOzero wieder. Dabei wird konsequent auf die Förderung von Wiederverwendungs- und Recyclingansätzen in der gesamten Wertschöpfungskette gesetzt.

Für die eigenen Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns sind die Kreislaufführung von Brauchwasser und die damit verbundene Reduktion der Frischwassernutzung in der strategischen Vision der Zero Impact Factory verankert. Konkret wird angestrebt, die Wasserentnahme an Standorten zur Herstellung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bis 2035 um 30 % gegenüber 2018 zu senken. An ausgewählten Hot-Spot-Standorten in Gebieten mit Wasserstress soll die Wasserentnahme sogar um 40 % gesenkt werden. Durch das Commitment zur Erreichung dieses Zieles wird zu einer Mitigation der identifizierten Auswirkungen durch Wassernutzung beigetragen.

Der Code of Conduct für Geschäftspartner verpflichtet die Geschäftspartner geeignete Maßnahmen in Bezug auf einen verantwortungsvollen Umgang mit Wasser zu ergreifen. Indem die Geschäftspartner bestätigen, entsprechende Nachhaltigkeitsanforderungen einzuhalten und an relevante Geschäftspartner weiterzugeben, soll die kontinuierliche Anwendung der Vorgaben entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ermöglicht werden.

## MANAGEMENTKONZEPT: WASSER

### Managementkonzept nachhaltiges Wassermanagement

Das Wassermanagement des Volkswagen Konzerns ist in einem zugehörigen Managementkonzept verankert. Ein Schwerpunkt hierbei ist die Schonung der Ressource Wasser. Entsprechend der Strategie regenerate+ arbeitet der Volkswagen Konzern daran, den Bedarf an primären Rohstoffen inklusive Wasser fortlaufend zu reduzieren.

Mit seinem Leitbild Umwelt strebt der Volkswagen Konzern zudem an, Ressourcen zu schonen. Im Hinblick auf Wasser soll dies durch die Verbesserung der Ressourceneffizienz sowie die Förderung von Wiederverwendungsansätzen erreicht werden. Ein weiteres Handlungsfeld des Leitbilds stellt der Schutz von Ökosystemen und eine damit einhergehende Reduzierung schädlicher Emissionen in Gewässer dar.

Im Rahmen der konzernweiten strategischen Vision Zero Impact Factory steht das Thema Wasser ebenfalls im Fokus. Die Produktionsstandorte sollen so gestaltet werden, dass die lokale Ressource Wasser durch die Nutzung möglichst wenig negativ beeinflusst wird. Konkret zielt die Zero Impact Factory auf die Reduzierung der Wasserentnahme, die Steigerung der Wasserwiederverwendung, den verantwortungsvollen Einsatz von Wasser, insbesondere in Gebieten mit Wasserstress, die Minimierung des Eintrags wassergefährdender Stoffe sowie die Umsetzung des Verschlechterungsverbotes der ökologischen und chemischen Wasserqualität des aufnehmenden Gewässers ab.

Zudem ist im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert, dass die Geschäftspartner verpflichtet sind, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Wasserverbrauch an ihren Standorten und bei Geschäftspartnern entlang der Lieferkette zu minimieren. Die Maßnahmen sollen darauf hinwirken, dass sie keine Wasserverschmutzungen verursachen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlage für Trinkwasser führen könnten.

In der nachgelagerten Wertschöpfungskette ist es dem Volkswagen Konzern nicht möglich, die relevanten Wasserverbräuche mittels eigener Hebel zu regulieren.

### Wassermanagement im Unternehmen

Wasser wird innerhalb der Produktionsstandorte für zahlreiche Zwecke benötigt, beispielsweise in der Lackiererei, zu Kühlzwecken oder im Sanitärbereich. An vielen Stellen ist der Einsatz von Frischwasser erforderlich, das zu etwa zwei Dritteln von externen Lieferanten wie kommunalen Wasserverbänden bezogen wird. Etwa ein Drittel der Wasserentnahme wird durch die Nutzung von eigenen Brunnen, Niederschlagswasser oder die Entnahme aus Oberflächengewässern gedeckt. Die Produktionsstandorte sind Teil der lokalen Wasserkreisläufe und beeinflussen durch Wasserentnahme, Aufbereitung sowie Einleitung von Abwasser die zur Verfügung stehenden Wasserressourcen.

Vor diesem Hintergrund gewinnt die interne Wasseraufbereitung zunehmend an Bedeutung. Immer mehr Standorte beginnen, ihr aufbereitetes Abwasser in Produktionsprozessen, in Kühltürmen, im Sanitärbereich oder zu Bewässerungszwecken wiederzuverwenden, wodurch sie ihre Wasserentnahme reduzieren. Ein geschlossener Kreislauf und das Recycling von Kühl- oder Prozesswasser senken den Frischwasserverbrauch und das Abwasseraufkommen und tragen so zu einem verantwortungsbewussten Umgang mit der Ressource Wasser bei. Dabei strebt der Volkswagen Konzern die höchstmögliche technische Aufbereitungsstufe an und leitet keine unbehandelten Abwässer in Vorfluter ein. Beinahe alle Standorte verfügen über Vorreinigungsanlagen, die schädliche Substanzen aus dem Abwasser entfernen (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung“ des Kapitels „Umweltverschmutzung“). Sofern Abwasser nicht am Standort aufbereitet wird, erfolgt die Aufbereitung in einer externen Kläranlage beziehungsweise im Einzelfall die Entsorgung als Abfall.

### Wasserentnahme in Wasserrisikogebieten

Die Nutzung von Frischwasser in der Fahrzeugproduktion kann die Wasserverfügbarkeit in der Region beeinflussen. Ein Teil der Wasserentnahme des Volkswagen Konzerns erfolgt an Standorten, die sich in Gebieten mit Wasserstress befinden. In diesen Gebieten ist ein verantwortungsvoller Umgang mit Wasser besonders essenziell, um eine weitere Verknappung zu vermeiden. Daher legt der Volkswagen Konzern im Rahmen der strategischen

Vision Zero Impact Factory einen besonderen Fokus auf die Reduzierung der Wasserentnahme und die Effizienz der Wassernutzung in Gebieten mit Wasserstress.

Die Schonung von Ressourcen ist im Leitbild Umwelt goTOzero des Volkswagen Konzerns verankert. Gemeinsam mit Geschäftspartnern will der Volkswagen Konzern die Beanspruchung natürlicher Ressourcen auch entlang seiner Lieferkette verringern.

Im Vergleich zwischen Produktionsstandorten und der Lieferkette fällt der überwiegende Teil der Wasserentnahme innerhalb der Lieferkette an, insbesondere durch die Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen. Der Code of Conduct für Geschäftspartner verpflichtet die Geschäftspartner geeignete Maßnahmen in Bezug auf einen verantwortungsvollen Umgang mit Wasser zu ergreifen, wobei wasserarmen Regionen Vorrang eingeräumt wird.

Indem die Geschäftspartner bestätigen, entsprechende Nachhaltigkeitsanforderungen einzuhalten und an relevante Geschäftspartner weiterzugeben, soll die kontinuierliche Anwendung der Vorgaben entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ermöglicht werden (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Wasser“).

### Strategien für Standorte in Wasserrisikogebieten

Die Managementkonzepte des Volkswagen Konzerns im Umweltbereich gelten für alle Produktionsstandorte. Die strategische Vision der Zero Impact Factory adressiert dabei die Reduzierung der Wasserentnahme und die Effizienz in der Wassernutzung, besonders in Gebieten mit Wasserstress.

## ZIELE: WASSER

### Übergeordnete Ziele

Für den Abschnitt „Wasser“ resultieren übergeordnete Ziele aus den vorstehenden Zielen (siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“): Bis 2025 sollen die produktionsbedingten Umweltauswirkungen an allen Standorten zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Vergleich zu 2010 um 45 % reduziert werden. Dabei umfasst die Kennzahl UEP, neben weiteren Aspekten, auch den Wasserverbrauch pro Fahrzeug. Zudem werden durch die Betrachtung von Wasserentnahme und Abwassereinleitung im Rahmen der Impact-Points-Methode sowohl das Thema Wasserverbrauch als auch das Thema wiederverwendetes Wasser adressiert. Der Volkswagen Konzern behandelt das Thema Wasser zudem im Rahmen der Site Checklist. Innerhalb des Handlungsfelds Wasser werden dabei konkrete Kriterien zur Verbesserung des Wassermanagements an den Produktionsstandorten berücksichtigt.

### Konzernweite Reduktion der Wasserentnahme

Der Volkswagen Konzern hat konkrete Ziele zur Wasserentnahme an seinen Produktionsstandorten festlegt. Diese wurden vor dem Hintergrund des steigenden Wasserstresses in den IPCC Klimaszenarien mit den Marken unter Berücksichtigung der Marktsituation getroffen. Sie sollen unter anderem dazu beitragen, das Risiko von künftigen Versorgungsengpässen zu reduzieren. An den Produktionsstandorten des Volkswagen Konzerns (mit Ausnahme von TRATON GROUP und MAN Energy Solutions) soll die Wasserentnahme im konzernweiten Durchschnitt bis 2035 um 30 % gegenüber 2018 reduziert werden (Basiswert: 45,6 Mio. m³). An relevanten Produktionsstandorten in Gebieten mit mittlerem bis extremem Wasserstress (sogenannten Hot-Spot-Standorten) soll die Wasserentnahme sogar um 40 % reduziert werden (Basiswert: 28,1 Mio. m³). Zur Identifizierung von Standorten mit Wasserstress beziehungsweise zur Identifizierung der Hot-Spot-Standorte wird die Datenbank Verisk Maplecroft verwendet (siehe Abschnitt „Metriken: Wasser“ für nähere Informationen). Die Erhebung der Daten zur Wasserentnahme an den Produktionsstandorten findet dabei nach Maßgabe der internen Norm 98000 statt und berücksichtigt die Vorgaben der ESRS. Mit den freiwilligen Zielen leistet der Volkswagen Konzern somit unter anderem einen Beitrag zu den Sustainable Development Goals SDG 6.4 (sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), SDG 12.2 (verantwortungsvoller Konsum und Produktion) und SDG 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz).

Im Berichtsjahr 2024 betrug die Wasserentnahme konzernweit (ohne TRATON GROUP und MAN Energy Solutions) 32,5 Mio. m³. Dies entspricht einer Reduktion um 13,1 Mio. m³ gegenüber dem Basisjahr 2018

beziehungsweise einer Zielerreichung von 94,9 %. Neben Stückzahleffekten leistet die VW Kraftwerk GmbH, die am Standort Wolfsburg ihre Energieversorgung von Kohle auf Gas umgestellt hat, einen wesentlichen Anteil an der bereits fortgeschrittenen Zielerreichung. Einhergehend mit der Umstellung der Energieversorgung ist auch die Abwärmemenge und somit der Bedarf an Kühlwasser deutlich gesunken, so dass sich die Wasserentnahme der VW Kraftwerk GmbH seit 2018 um knapp 2 Mio. m³ verringert hat.

Für die Hot-Spot-Standorte betrug die Wasserentnahme im Berichtsjahr 2024 17,8 Mio. m³. Dies entspricht einer Reduktion um 10,3 Mio. m³ gegenüber dem Basisjahr 2018 beziehungsweise einer Zielerreichung von 93,2 %.

## MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: WASSER

### Maßnahmen in der Wertschöpfungskette

Wie unter dem Abschnitt „Managementkonzept: Wasser" bereits erwähnt, sind die Geschäftspartner durch den Code of Conduct für Geschäftspartner angehalten, geeignete Maßnahmen zur fortlaufenden Minimierung der Wasserentnahme zu ergreifen. Besonderer Fokus ist dabei auf Verbesserungen in Regionen mit Wasserknappheit beziehungsweise Wasserstress zu legen. Geeignete Maßnahmen können insbesondere solche sein, die die Wasserentnahme effektiv reduzieren, Wasser wiederverwenden und recyceln und Abwasser verantwortungsvoll und effektiv aufbereiten, um die Umwelt zu schützen und die Wasserqualität insgesamt zu verbessern. Die Geschäftspartner sollen sich dafür einsetzen, dass Menschen, die von ihren Geschäftstätigkeiten betroffen sind, über sicheren Zugang zu erschwinglichem Wasser in ausreichender Menge für den persönlichen Gebrauch verfügen. Geschäftspartner, die an den Volkswagen Konzern Produkte liefern, sind zudem verpflichtet, auf Anfrage Informationen über den gesamten Frischwasserverbrauch auf Produktebene zur Verfügung zu stellen.

Ein Beispiel zum verantwortungsvollen Umgang mit Wasser zeigt die Initiative der Lithium Partnerschaft in Chile. 2021 hat der Volkswagen Konzern die Responsible Lithium Partnership in Chile mitbegründet, eine Multi-Stakeholder-Plattform, die von der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) koordiniert und von mehreren Unternehmen finanziert wird. Ziel der Initiative ist es, den Dialog zwischen den lokalen Stakeholder aus unterschiedlichen Bereichen zu stärken und den verantwortungsvollen Umgang mit Wasser zu fördern. Erstmals arbeiten hier Vertretende aus indigenen Gemeinden, Bergbau, Tourismus, Landwirtschaft und öffentlichen Behörden gemeinsam an Lösungen für die Wasserprobleme in der Salar de Atacama, wo rund ein Viertel des weltweiten Lithiums gewonnen wird. Im Frühjahr 2024 haben sich die Teilnehmenden der Multi-Stakeholder-Plattform darauf geeinigt, die Wasserressourcen des Einzugsgebiets mit einem gemeinsamen Aktionsplan zu schützen und nachhaltiger zu bewirtschaften. Dazu gehören ein Register aller Inhaber von Wasserrechten, geologische und hydrologische Kartierungen, Kampagnen zu Wasserknappheit, die Bereitstellung von Trinkwasser für die lokalen Gemeinden und das Recycling von Grauwasser.

### Maßnahmen an den Produktionsstandorten

An allen Produktionsstandorten des Volkswagen Konzerns werden kontinuierlich wassersparende Prozesse angestrebt. Dabei wird weltweit Wert auf die enge Zusammenarbeit zwischen den Marken gelegt.

Insbesondere in Wasserrisikogebieten ist ein verantwortungsvoller Umgang mit der Ressource Wasser von Relevanz. Etwa 42,3 % (rund 14,5 Mio. m³) der konzernweiten Wasserentnahme sind Standorten zuzuordnen, die in Gebieten mit hohem bis extremem Wasserstress liegen. Durch eine Kreislaufführung beziehungsweise die Rückführung von Kühl- und Prozesswasser können die Wasserentnahme sowie die Abwassermenge jedoch gesenkt werden. Beispielhaft steht dafür der Standort San José Chiapa/Mexiko, der aufgrund von Kreislaufführung als abwasserfreier Standort anzusehen ist. Am stark von Wasserstress betroffenen Standort Kariega in Südafrika wurden in den vergangenen Jahren diverse Maßnahmen umgesetzt, um die Wasserentnahme zu reduzieren. Unter anderem werden die Kühltürme der Motorenfertigung seit 2022 mit Regenwasser gespeist. Ferner ist seit 2023 eine Recyclinganlage für Produktionsabwasser in Betrieb, durch die die Wasserentnahme des Standorts in Zukunft um etwa 15 % gesenkt werden soll.

Weitere Standorte beginnen damit, ihr aufbereitetes Abwasser in Produktionsprozessen, in Kühltürmen, zur Toilettenspülung oder zu Bewässerungszwecken wiederzuverwenden. Geschlossene Kreisläufe und das Recycling von Kühl- oder Prozesswasser senken den Wasserverbrauch und das Abwasseraufkommen und

wirken so auf einen verantwortungsbewussten Umgang mit der Ressource Wasser hin. Im Jahr 2024 wurden an den Produktionsstandorten des Konzerns insgesamt circa 3,9 Mio. m³ Wasser wiederverwendet. Wesentliche Beiträge wurden dabei vom deutschen Standort Ingolstadt (0,7 Mio. m³) und vom Standort Puebla/Mexiko (0,6 Mio. m³) geleistet. Beide Standorte setzen beim Recycling ihres Abwassers insbesondere auf eine Kombination aus Ultrafiltration und Umkehrosmose.

## METRIKEN: WASSER

### Messmethoden

In der internen Konzernnorm 98000 wird festgelegt, wie wasserbezogene Kennzahlen an allen Standorten weltweit einheitlich erhoben werden sollen. Sofern dabei Durchflussmengen gemessen werden, geschieht dies üblicherweise kontinuierlich mit analogen oder digitalen Durchflussmesseinrichtungen.

#### Hot-Spot-Standorte

Für sogenannte Hot-Spot-Standorte in Bezug auf Wasser hat der Volkswagen Konzern besonders ambitionierte Ziele festlegt (siehe Abschnitt „Ziele: Wasser“). Insgesamt 25 Produktionsstandorte werden derzeit als Hot-Spot-Standorte betrachtet. Zu deren Festlegung wurden alle Produktionsstandorte herangezogen, die sich gemäß Verisk Maplecroft in den Kategorien mittlerer, hoher oder extrem hoher Wasserstress befinden. Außerdem erfolgte eine Priorisierung entsprechend der Wasserentnahme im Basisjahr 2018: Berücksichtigt wurden jene Standorte, die sich im konzerninternen Vergleich im oberen Median befinden. Standorte von TRATON GROUP und MAN Energy Solutions wurden dabei ausgenommen, da diese nicht Bestandteil der Zielsetzung sind.

#### Standorte in Wasserrisikogebieten

Für die Definition von Wasserrisikogebieten wird im Volkswagen Konzern bereits seit vielen Jahren der Index Wasserstress aus der Datenbank Verisk Maplecroft herangezogen. Berücksichtigt werden dabei Standorte mit hohem und extrem hohem Wasserstress.

Maplecroft weist Gebiete als von hohem Wasserstress betroffen aus, wenn das Verhältnis von Wasserentnahme zu Wasserverfügbarkeit 40 % übersteigt und folgt damit der wissenschaftlich weit verbreiteten Standard-Definition. Dieser Prozentsatz entspricht in der nicht-linearen Skalierung von Maplecroft einem Wert von 5. Extremer Wasserstress (80 % oder mehr) wird in der Skala ab einem Wert von 2,5 oder geringer ausgewiesen. Damit kommt dieselbe Bandbreite bei der Ermittlung von Wasserrisikogebieten zum Tragen, wie es bei der Nutzung der Datenbank von World Resources Institute Aqueduct der Fall wäre (vergleiche ESRS Annex II, heranzuziehen sind Gebiete mit Wasserrisiken von 40 % - 100 %), wobei Aqueduct neben dem Wasserstress auch weitere physische und regulatorische Risiken (zum Beispiel Wasserqualität) sowie Reputationsrisiken umfasst. Diese werden aktuell bei der Auswertung mit Hilfe von Verisk Maplecroft nicht berücksichtigt. Nichtsdestotrotz werden auch weitere Wasserrisiken beim Volkswagen Konzern adressiert, zum Beispiel eine implizite Verbesserung der Wasserqualität mit Hilfe der Impact-Points-Methode (siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ im Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement“).

### Wasserverbrauch

Der Wasserverbrauch ergibt sich grundsätzlich anhand der folgenden Formel: Wasserverbrauch = Wasserentnahme minus Abwassermenge. Der Wasserverbrauch beschreibt folglich das Wasser, welches nicht mehr für die weitere Nutzung, die Ökosysteme oder die lokalen Gemeinschaften zur Verfügung steht. Für den Volkswagen Konzern ergibt sich der Wasserverbrauch hauptsächlich aus Verdunstungsverlusten, die im Rahmen der Produktionsprozesse auftreten. Im Folgenden werden die Messgrößen Wasserentnahme und Abwassermenge beschrieben, aus denen sich der Wasserverbrauch ermitteln lässt.

#### Wasserentnahme

Die Wasserentnahme dient der Wasserversorgung der Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns. Darunter fallen Wassermengen, die entweder aus Fremdbezug oder aus Eigengewinnung stammen.

Wasser aus Fremdbezug ist die Wassermenge, die von öffentlichen oder privaten Wasserversorgern und anderen Nicht-Organisationen des Volkswagen Konzerns bezogen wird. Dabei kann es sich um qualitativ hoch-

wertiges Trinkwasser handeln, aber auch um Wasser minderer Qualität, das als Brauchwasser eingesetzt wird. Bei Abwasser aus Fremdbezug handelt es sich um Wasser, welches von einem externen Wasserversorger zur Verwendung im Standort eingespeist wird und das bereits einer vorherigen Nutzung unterlag. Für Wasser aus Fremdbezug werden Berichte zur Wasserqualität gemäß lokalen oder nationalen Vorschriften erstellt. Die Mengenerfassung des Wassers aus Fremdbezug an den Standorten erfolgt in der Regel anhand von Abrechnungen.

Wasser aus Eigengewinnung ist die Menge an Wasser, die aus eigener Wasserförderung und -sammlung stammt. Dies umfasst genutztes Niederschlagswasser, Oberflächenwasser und Grundwasser:

- Niederschlagswasser ist Wasser, welches beispielsweise in Form von Regen, Schnee oder Hagel auf das Standortgelände fällt und dort zur Wasserversorgung eingesetzt wird. Die jährliche Niederschlagsmenge wird in der Regel über offizielle Stellen, wie zum Beispiel KOSTRA-DWD, oder über eigene Wetterstationen erhoben.
- Oberflächenwasser bezeichnet das Wasser, welches aus offenen Gewässern (Seen, Flüsse, Meere) entnommen und dem Standort zur Nutzung zugeführt wird. Die Nutzung zur Durchlaufkühlung mit direkter anschließender Wiedereinleitung wird nicht als Wasserentnahme betrachtet.
- Grundwasser bezeichnet das Wasser, welches aus unterirdischen Grundwasserleitern (Aquiferen) entnommen und dem Standort zur Nutzung zugeführt wird. Grundwasser, welches ausschließlich zum Zweck der Grundwasserbehandlung beziehungsweise -sanierung entnommen wird, wird nicht als Wasserentnahme betrachtet.

Der Umfang und die Häufigkeit der Analytik des Wassers aus Eigengewinnung richten sich nach Entnahmegenehmigungen oder nationalen Vorschriften, wie zum Beispiel der Trinkwasserverordnung, sie erfolgen jedoch mindestens jährlich.

Die entnommenen Wassermengen werden an den Standorten des Volkswagen Konzerns zu circa 86 % direkt gemessen und zu etwa 9 % berechnet. Circa 1 % werden durch Schätzungen ermittelt. Für 4 % sind keine Information vorhanden. Diese Informationen zu den Verfahren der Datenerhebung basieren auf Angaben der Standorte und unterliegen keiner externen Validierung.

### Abwassermenge

Die Abwassermenge ist diejenige Wassermenge, die nach Nutzung oder Behandlung den Standort verlässt. Dabei wird zwischen Direkt- und Indirekteinleitung unterschieden. Unter der Direkteinleitung versteht man eine Ableitung der gereinigten Abwässer direkt in ein aufnehmendes Gewässer (Vorfluter), während man unter der Indirekteinleitung die Ableitung der Abwassermenge in eine Kanalisation oder Kläranlage beziehungsweise den Abtransport per Tankwagen zu einer Behandlungsanlage Dritter versteht.

Die Abwassermenge wird zu circa 55 % durch Messung, zu etwa 26 % durch Berechnung und zu circa 14 % durch Schätzungen ermittelt. Für circa 5 % liegen keine Informationen vor. Diese Informationen zu den Verfahren der Datenerhebung basieren auf Angaben der Standorte und unterliegen keiner externen Validierung.

### Wasserintensität

Die Wasserintensität ergibt sich aus dem Gesamtwasserverbrauch und den Umsatzerlösen. Die Umsatzerlöse werden dem Konzernabschluss entnommen, wo sich weiterführende Informationen befinden. Die Kennzahl Wasserintensität wird ohne die Gesellschaften mit operativer Kontrolle berichtet.

### Wasserwiederverwendung

Unter der Kennzahl Wasserwiederverwendung wird Wasser aus Reuse und Recycling erfasst. Reuse bezeichnet eine weitere Wassernutzung ohne Aufbereitung, während unter Recycling eine weitere Nutzung mit vorheriger Aufbereitung am Standort verstanden wird. Durch Wasserwiederverwendung kann die Menge des benötigten Frischwassers reduziert werden, was insbesondere in Gebieten mit hohem Wasserstress oder Wasserknappheit von großer Relevanz ist. Unter Wasserwiederverwendung fallen ebenfalls das genutzte Niederschlagswasser und Abwasser, welches durch andere Organisationen produziert wurde und zur Nutzung in den Standort gelangt (siehe Wasserentnahme). Unter Wasserwiederverwendung sind ausschließlich Maßnahmen zu berücksichtigen, die anlagenübergreifend beziehungsweise prozessübergreifend gestaltet sind. Wasser, das (mit oder ohne vorherige Aufbereitung) in demselben Prozess oder in derselben Anlage wiedereingesetzt wird und nur zu einer

Standzeitverlängerung führt, wird nicht angerechnet. Beispiele hierfür sind Kreislaufführungen in Waschanlagen oder Umlaufwasser im Auswaschungsprozess der Lackiererei.

Circa 64 % der wiederverwendeten Wassermenge werden direkt messtechnisch erfasst, etwa 24 % werden berechnet und circa 6 % werden durch Schätzungen ermittelt (zum Beispiel Recyclingwasser für den Einsatz in Sanitäranlagen). Für etwa 6 % liegen keine Informationen vor. Diese Informationen zu den Verfahren der Datenerhebung basieren auf Angaben der Standorte und unterliegen keiner externen Validierung.

## KENNZAHLEN
### WASSER

| | | 2024 | | 2023 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Einheit | Volkswagen Konzern | Gesellschaften mit operativer Kontrolle | Volkswagen Konzern | Gesellschaften mit operativer Kontrolle |
| Wasserverbrauch | | | | | |
| Wasserverbrauch gesamt[1, 2] | Mio. m³ | 8,8 | 5,0 | - | - |
| In Wasserrisikogebieten[1, 2] | Mio. m³ | 2,6 | 3,1 | - | - |
| Wasserintensität[1, 2] | l / € | 0,03 | - | - | - |
| Wasserentnahme[3] | | | | | |
| Wasserentnahme gesamt | Mio. m³ | 21,2 | 13,2 | 21,9 | 15,6 |
| In Wasserrisikogebieten | Mio. m³ | 4,4 | 10,2 | 4,0 | 12,3 |
| Abwassereinleitung[3] | | | | | |
| Abwassereinleitung gesamt[1] | Mio. m³ | 13,9 | 8,2 | 17,4 | 9,3 |
| In Wasserrisikogebieten | Mio. m³ | 2,0 | 7,1 | 1,9 | 8,1 |
| Wiederverwendetes Wasser | | | | | |
| Wiederverwendetes Wasser gesamt | Mio. m³ | 2,7 | 1,1 | 2,3 | 1,3 |

1 Der Datenpunkt enthält Schätzwerte.
2 Für das Jahr 2023 ist keine Berichterstattung möglich.
3 Die Angaben zu Wasserentnahme und Abwassereinleitung erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.
Die Angaben für das Jahr 2023 erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

# Biologische Vielfalt und Ökosysteme

Der Volkswagen Konzern strebt an, die Biodiversität an seinen Produktionsstandorten sowie innerhalb der Lieferkette zu erhöhen und so einen Mehrwert für die Natur und die Verbesserung der Artenvielfalt zu erzielen.

## WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

### Auswirkungen im Bereich biologische Vielfalt und Ökosysteme

Der Volkswagen Konzern hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse vier wesentliche tatsächliche negative Auswirkungen entlang seiner Wertschöpfungskette identifiziert. Diese beziehen sich auf die biologische Vielfalt, den Zustand der Arten, den Zustand von Ökosystemen sowie die Verfügbarkeit von Ökosystemleistungen.

Eine Auswirkung auf die biologische Vielfalt wird durch mehrere Aspekte verursacht, beispielsweise durch die Rohstoffgewinnung von Materialien, die Energieerzeugung, die Abholzung von Wäldern und Landumnutzung für die Biokraftstoffproduktion und durch die Landwirtschaft (zum Beispiel durch Kautschukplantagen). Eine weitere Auswirkung bezieht sich auf den Zustand der Arten. Dabei sind unter anderem die Ausbreitung invasiver Arten durch die weltweiten Logistikströme und der Rückgang von Insekten durch den Einsatz von Pestiziden in der Landwirtschaft von Bedeutung, beispielsweise für die Herstellung von Gummireifen oder Biokraftstoffen. In der nachgelagerten Wertschöpfungskette können die Versiegelung und Zerschneidung von Flächen im Straßenbau zur Beeinträchtigung des Zustands der Ökosysteme beitragen. Ökosystemleistungen können durch die Aktivitäten entlang der Wertschöpfungskette negativ beeinflusst werden, wie zum Beispiel durch Emissionen in Luft oder Wasser.

### Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns. Die Themen biologische Vielfalt und Ökosysteme sind in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verankert. Dabei sind die Erhaltung der biologischen Vielfalt und ihre nachhaltige Nutzung zentrale Elemente. Sowohl im Leitbild Umwelt als auch im Biodiversity Commitment hat sich der Volkswagen Konzern zum Schutz, Erhalt und zur Förderung der Biodiversität bekannt. Zudem bilden im Code of Conduct für Geschäftspartner die Themen Biodiversität und Ökosysteme entlang der Wertschöpfungskette, insbesondere zum Schutz bedrohter Lebensräume und Arten sowie für die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen, wichtige Schwerpunkte. Der Code of Conduct für Geschäftspartner wird genutzt, um von Geschäftspartnern des Volkswagen Konzerns zu fordern, dass unter anderem Maßnahmen des jeweilig anwendbaren Rechts und internationaler Vorschriften hinsichtlich der biologischen Vielfalt eingehalten werden.

Mit der Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Biodiversität soll den Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten des Volkswagen Konzerns entgegengewirkt werden.

Insbesondere zum Ausgleich des Flächenverbrauchs und im Sinne der strategischen Vision der Zero Impact Factory werden an den Produktionsstandorten Biodiversitätsmaßnahmen durchgeführt, wie zum Beispiel das Anlegen von Blühwiesen oder Fassadenbegrünungen. Der positive Beitrag dieser Projekte in und um die Werke des Volkswagen Konzerns wird über eine Kennzahl bewertet.

Zusätzlich sollen negative Auswirkungen abseits der eigenen Betriebsstätten über den Beitrag des Volkswagen Konzerns zu globalen, freiwilligen Biodiversitätsprojekten mitigiert werden.

### ÜBERGANGSPLAN UND BERÜCKSICHTIGUNG VON BIOLOGISCHER VIELFALT UND ÖKOSYSTEMEN IN STRATEGIE UND GESCHÄFTSMODELL

Im Berichtsjahr 2024 wurde im Rahmen einer Resilienzanalyse die Anpassungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns gegenüber den in der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten wesentlichen negativen Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4) untersucht. Durch die Analyse wurden keine wesentlichen physischen Risiken, Übergangsrisiken und systemische Risiken oder Chancen im Hinblick auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme identifiziert, jedoch wesentliche Auswirkungen. In der Resilienzanalyse wurde qualitativ bewertet, inwiefern Strategie und Geschäftsmodell in der Lage sind, die wesentlichen Auswirkungen zu adressieren. Zur Bewertung der Resilienz über kurz-, mittel- und langfristig wurden Kriterien wie Umfang und Qualität vorhandener Managementkonzepte, Maßnahmen und Ziele, die Berücksichtigung von Auswirkungen in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie sowie Herausforderungen bei der Implementierung von Anpassungsmaßnahmen und -strategien herangezogen. Zu den wesentlichen Annahmen gehört, dass der notwendige Zugang zu Kapital, unabhängig von der wirtschaftlichen Lage, planmäßig bereitgestellt werden kann. Vorausgesetzt wird außerdem, dass die Biodiversitätsperformance des Volkswagen Konzerns weiterhin den Erwartungen von Investoren und Kreditgebern entspricht. Zudem wird angenommen, dass die Lieferanten bereitwillig relevante Daten in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme zur Verfügung stellen. Diese Annahmen werden kontinuierlich in den relevanten Planungs- und Steuerungsgremien validiert. Unsicherheiten bestehen in den grundsätzlichen Herausforderungen von nicht kalkulierbaren Entwicklungen des globalen Absatzmarktes von Fahrzeugen und in der Entwicklung regulatorischer Vorgaben im Hinblick auf biologische Vielfalt und Ökosysteme.

Die in der Resilienzanalyse betrachteten Zeithorizonte entsprechen den im Kapitel „Allgemeine Informationen" im Abschnitt „Methodische Hinweise zur Anwendung der ESRS" definierten und auch in der Wesentlichkeitsanalyse genutzten Zeithorizonten. Diese sind in kurzfristige (bis zu einem Jahr), mittelfristige (zwischen 1 und 5 Jahren) und langfristige (über 5 Jahre) Horizonte eingeteilt. Die Analyse umfasst die als wesentlich identifizierten Auswirkungen und deren zentrale Treiber entlang der Konzernstrategie und Wertschöpfungskette. Hierzu zählen insbesondere die Verankerung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in der regenerate+ und der Abdeckungsgrad der strategischen und operativen Anpassungsmaßnahmen entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette und der eigenen Tätigkeiten. In der Analyse des Abdeckungsgrades von Managementkonzepten und Maßnahmen wurde auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette berücksichtigt.

Zur Berücksichtigung der relevanten Stakeholder in der Resilienzanalyse gemäß ESRS E4 Paragraph 13 (f) wurden interne Expertinnen und Experten, die mit relevanten Stakeholdern regelmäßig im Austausch stehen und zusammenarbeiten, in den Prozess eingebunden. Externe Stakeholder sowie Personen mit indigenem und einheimischem Wissen betroffener Regionen wurden nicht in den Prozess einbezogen. Die regenerate+ dient als zentraler strategischer Rahmen zur Eindämmung der wesentlichen negativen Auswirkungen in Bezug auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme. Innerhalb von regenerate+ ist Natur als zentrale Dimension definiert. Auf Themen wie Artenvielfalt und Biodiversität wird explizit in der Säule Ökosysteme eingegangen, wodurch die zentralen Elemente des ESRS E4 eine relevante Bedeutung in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie erhalten. Durch die grundsätzliche Verankerung von Nachhaltigkeit in der Konzernstrategie werden biologische Vielfalt und Ökosysteme auch unternehmensstrategisch adressiert. Zudem besteht die Möglichkeit, konkrete Themen im Hinblick auf biologische Vielfalt und Ökosysteme auf Vorstandsebene über die Verankerung von regenerate+ im Strategieprozess aufzugreifen. In monatlichen konzernweiten Austauschformaten zu biologischer Vielfalt und Ökosystemen auf fachlicher Ebene, an denen Expertinnen und Experten und Vertretende für Biodiversität der verschiedenen Marken und Werke teilnehmen, werden die strategische Ausrichtung sowie Pilotprojekte im

Konzern diskutiert und in weitere relevante Gremien getragen. Die Steuerung soll langfristig über Kennzahlen erfolgen. Die Marken des Konzerns legen zudem unterschiedliche Fokusbereiche für Biodiversität fest. So werden in der Lieferkette spezifische Projekte zu Commodity Hotspots von einzelnen Marken konzeptualisiert, um im Jahr 2025 Pilotprojekte mit Lieferanten und weiteren Partnern durchzuführen.

Durch das Zusammenspiel von operativen Managementkonzepten wie beispielsweise dem Konzernleitbild Umwelt goTOzero oder dem Biodiversity Commitment des Volkswagen Konzerns und standortbezogenen Maßnahmen werden insbesondere mittel- und langfristig die Auswirkungen auf Biodiversität und Ökosysteme adressiert. Kurzfristig sollen Maßnahmen wie beispielsweise die Einrichtung von Insektenhotels, die Installation von Nistkästen für Vögel und Fledermäuse oder das Anlegen von Blühwiesen den negativen Auswirkungen entgegenwirken. Konkrete Ziele in Bezug auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme auf Konzernebene wurden für das Jahr 2024 nicht formuliert. Diese befinden sich jedoch derzeit in der Entwicklung. Darüber hinaus existieren bereits bestehende Zielvorgaben aus strategischen Fokusthemen, die auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme einzahlen, wie etwa Dekarbonisierung und Wassermanagement. Eine konzernweite Operationalisierung dieser strategischen Fokusthemen inklusive der Verzielung über alle Marken und Standorte steht noch aus.

Zur Mitigation negativer Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme setzt der Volkswagen Konzern den Code of Conduct für Geschäftspartner ein, welcher die Lieferanten grundsätzlich vertraglich verpflichtet, die entsprechenden Nachhaltigkeitsanforderungen einzuhalten. Weiterhin werden die Lieferanten dazu aufgefordert, die Nachhaltigkeitsanforderungen an relevante Geschäftspartner weiterzugeben. Dadurch soll die kontinuierliche Anwendung der Vorgaben entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ermöglicht werden. Während der Großteil der Lieferanten kein erhöhtes Risiko im Rahmen der biologischen Vielfalt und Ökosysteme aufweist, wird die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette insbesondere bei Bergbau- oder bei landwirtschaftlichen Produkten im Vorfeld geprüft. Es sind keine signifikanten Investitionen zur Anpassung der Zulieferstruktur im Sinne von Biodiversität geplant.

In der Gesamtbetrachtung zeigt sich, dass der Volkswagen Konzern durch vorhandene Anpassungsstrategien, Managementkonzepte sowie standortspezifischen Maßnahmen in der Lage ist, die wesentlichen negativen Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme insbesondere der eigenen Tätigkeiten mittel- und langfristig zu adressieren. Es existieren mehrere umfassende Managementkonzepte und standortspezifische Maßnahmen. Auch die strategische Verankerung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen ist weitgehend etabliert. Die Formalisierung der angestrebten Biodiversitätsziele sowie die Ausweitung der Maßnahmen auf alle Marken und Standorte wurden als nächste Schritte identifiziert, die kurz- bis mittelfristig umgesetzt werden. Dies ist von entscheidender Bedeutung, um die Auswirkungen auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme umfänglich zu adressieren und die Operationalisierung weiter voranzutreiben.

### AUSWIRKUNGEN UND ABHÄNGIGKEITEN IN ODER ANGRENZEND AN BIODIVERSITÄTSSENSIBLE GEBIETE

Bei der Ermittlung der wesentlichen Themen wurde der im Kapitel „Allgemeine Informationen“ beschriebene Standardprozess durchgeführt. Vertiefend wurde durch den Fachbereich eine Analyse der Auswirkungen von Unternehmensaktivitäten in oder angrenzend an biodiversitätssensiblen Gebieten durchgeführt, bei der potenzielle Auswirkungen und Abhängigkeiten betrachtet wurden. Eine Betrachtung von Übergangsrisiken, physischen Risiken und Chancen sowie systemischen Risiken erfolgte hier nicht. Eine Szenarioanalyse wurde nicht angewendet. Konsultationen mit betroffenen Gemeinschaften wurden im Kontext der Analysen nicht durchgeführt.

Potenzielle Auswirkungen und Abhängigkeiten wurden mit Hilfe des web-basierten Tools Exploring Natural Capital, Opportunities, Risks and Exposure (ENCORE) ermittelt. Dieses führt eine Sektorenanalyse durch, um potenzielle Risiken, Auswirkungen und Abhängigkeiten im Sinne der relevanten Branche zu analysieren. Dabei stellt es ausschließlich auf die potenziellen Auswirkungen ab, die durch die eigene Produktion des Volkswagen Konzerns entstehen können, ohne die verbundenen Auswirkungen der Lieferkette (zum Beispiel Metallherstellung) zu berücksichtigen. Bei der Auswertung wurden die potenziellen Auswirkungen der Branche auf verschiedene Impact-Kategorien betrachtet. Relevante Impact-Kategorien sind Landnutzungsänderung (zum Beispiel genutzte Fläche), Ressourcennutzung (zum Beispiel Wassernutzung), Klimawandel (THG-Emissionen),

Umweltverschmutzung (zum Beispiel schädliche Emissionen in Boden, Luft und Wasser, Abfallerzeugung) und Störungen (zum Beispiel Lärm oder Licht). Durch die Verknüpfung dieser Kategorien entsteht eine potenzielle zusammenfassende Auswirkung der Aktivität (zum Beispiel Kraftfahrzeugherstellung) auf Boden, Wasser, Biodiversität und Atmosphäre. Betrachtete Aktivitäten sind die Herstellung von Kraftfahrzeugen, die Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge, Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen sowie die Herstellung von Sondermaschinen. Ebenso wurden die bestehenden Abhängigkeiten der eigenen Aktivität von Biodiversität und Ökosystemen untersucht. Die dabei betrachteten Ökosystemleistungen sind die Bereitstellung von Leistungen (zum Beispiel Wasserbereitstellung) und Regulierungs- und Erhaltungsdienste (zum Beispiel Hochwasserkontrolle, Wasserreinigung). Die sehr hohen, hohen und mittleren Auswirkungen und Abhängigkeiten der einzelnen Aktivitäten an den verschiedenen Standorten sind detailliert in der Tabelle „Anhang: Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten" aufgeführt. Geringe und sehr geringe Auswirkungen der Aktivitäten an den Standorten betreffen unter anderem den Flächenverbrauch, das Volumen des Wasserverbrauchs, Treibhausgasemissionen und Emissionen von sonstigen Luftschadstoffen sowie die Erzeugung und Freisetzung von festen Abfällen. Geringe und sehr geringe Abhängigkeiten der Aktivitäten an den Standorten beziehen sich unter anderem auf globale und lokale Klimaregulierung, die Minderung sensorischer Auswirkungen, Regulierung des Regelfallmusters, Luftfiltration, den Abbau fester Abfälle, die Verdünnung durch Atmosphäre und Ökosysteme und die Wasserbereitstellung. Zusätzlich dazu wird der ökologische Status der Gebiete mittels Biodiversity-Intactness-Index (BII) und GLOBIO Mean-Species-Abundance (MSA)-Index in der Tabelle „Anhang: Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten" adressiert. Der BII ist eine Kennzahl, mit der bewertet werden kann, inwieweit Ökosysteme im Verhältnis zu ihrem natürlichen Zustand intakt sind und funktionieren. Er misst die Häufigkeit und Vielfalt der Arten in einem bestimmten Gebiet im Vergleich zu dem, was in einem ungestörten Ökosystem zu erwarten wäre. GLOBIO berechnet über den MSA-Index die Unversehrtheit der lokalen terrestrischen Biodiversität, basierend auf der Bewertung von menschlichen Einflüssen.

Durch die Errichtung von Produktionsstandorten hat die Herstellung der Fahrzeuge durch Landnutzungsänderung und Versiegelung einen negativen Einfluss auf Biodiversität und Ökosysteme. Es wird daran gearbeitet Landnutzungsänderungen (Flächenverbrauch für die Produktion) zu vermeiden, beziehungsweise möglichst zu reduzieren. Ungenutzte Flächen sollen wiederhergestellt und genutzte Flächen ausgeglichen werden. Derzeit sind durchschnittlich circa 50 % der Werksflächen versiegelt. Um die Auswirkungen durch den Flächenverbrauch durch die eigenen Produktionsstandorte und deren Beitrag zur Aufwertung von Flächen durch Biodiversitätsmaßnahmen messbar zu machen, wurde im Jahr 2024 der neue Biodiversity Landuse Indicator (BLI) zum Thema Biodiversität weltweit an allen Standorten der Pkw und leichte Nutzfahrzeugproduktion sowie an entsprechenden komponentenfertigenden Standorten ausgerollt. Durch die Kennzahl soll eine Bewertung des Flächenverbrauchs ermittelt und eine damit zusammenhängende Zielsetzung abgeleitet werden.

Um festzustellen, ob die Standorte des Volkswagen Konzerns in der Nähe von biodiversitätssensiblen Gebieten liegen, wurde eine umfassende Prüfung durchgeführt. Diese Prüfung umfasste die als umweltrelevant klassifizierten Liegenschaften des Volkswagen Konzerns. Dazu zählen die Produktionsstandorte, an denen Aktivitäten zur Fertigung von Fahrzeugen, Komponenten und Aggregaten oder Sondermaschinen stattfinden. Zusätzlich wurden vier weitere umweltrelevante Standorte, wie umweltrelevante Außenliegenschaften der Produktion und ein technisches Entwicklungszentrum in die Analyse einbezogen.

Die aufgrund ihrer Nähe zu Schutzgebieten als wesentlich eingestuften Standorte sowie die dort ausgeführten wesentlichen Aktivitäten sind in der Tabelle „Anhang: Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten" aufgeführt. In der Prüfung wurde der Radius von 4,5 Kilometern angewendet, um die Nähe zu biodiversitätssensiblen Gebieten zu definieren. Die Auswertung zeigt, dass von den 117 analysierten Standorten 58 in der Nähe von biodiversitätssensiblen Gebieten liegen. Insgesamt befinden sich 126 Schutzgebiete in der Nähe der Standorte des Volkswagen Konzerns. Vier Standorte grenzen unmittelbar an ein Schutzgebiet.

Eine Analyse der Schutzgebiete wurde durchgeführt, bei der geschützte Lebensraumtypen, gefährdete und stark gefährdete sowie vom Aussterben bedrohte Arten berücksichtigt wurden. Dabei wurden auch die aktuell in den Gebieten festgestellte Anzahl an Spezies mit Schutzstatus und Habitaten mit dem letzten Stand der durchgeführten Analyse verglichen. Auf Schutzgebiete, für die die notwendigen Informationen für die Analyse verfügbar waren, konnten keine direkten negativen Auswirkungen durch die Produktionsstandorte und die

weiteren Standorte festgestellt werden. Die Auswirkungen, die durch die eigene Produktion auf die Änderungen von Frischwasserressourcen entstehen, und zugehörige Maßnahmen werden im Kapitel „Wasser" detailliert beschrieben. Die wesentlichen Auswirkungen ausgehend von der Produktion auf die Degradation von Boden und die Desertifikation konnten aktuell noch nicht detailliert beurteilt werden.

## MANAGEMENTKONZEPT: BIOLOGISCHE VIELFALT UND ÖKOSYSTEME

### Managementkonzept Biodiversität

Die Herstellung und der Betrieb der Fahrzeuge haben durch Emissionen, Flächenverbrauch und Transport einen Einfluss auf die Biodiversität – von der Rohstoffgewinnung über die Nutzungsphase bis zum Recycling. Der Volkswagen Konzern unterstützt weltweit Naturschutzprojekte, zum Beispiel das Aufforstungsprojekt Green Belt in China oder die Renaturierung von Mooren in Deutschland und Polen. Zusätzlich engagiert sich der Volkswagen Konzern seit 2007 für den Schutz und Erhalt der biologischen Vielfalt. Wie im Abschnitt „Wesentliche Auswirkungen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell" beschrieben, wurden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse negative Auswirkungen, insbesondere entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette, identifiziert. Die negativen Auswirkungen werden im Rahmen des Managementkonzepts Biodiversität adressiert. Die Koordination des Themas Biodiversität im Rahmen der Konzernstrategie regenerate+ liegt beim Chief Sustainability Officer des Konzerns. Aktivitäten im Bereich Biodiversität in der Produktion verantwortet der Leiter Konzern Umwelt. Als Umweltmanagementbeauftragter nimmt er die Aufgaben des Biodiversitätsbeauftragten der Volkswagen AG wahr.

Die regenerate+ des Volkswagen Konzerns nimmt konkret Bezug zu Biodiversität und Ökosystemen. Da dem Volkswagen Konzern die Bedeutung der Biodiversität und seine Abhängigkeit von Ökosystemleistungen bewusst ist, wurde ihre Bewahrung auch als ein Handlungsfeld im Leitbild Umwelt goTOzero formuliert. Mit diesem Leitbild sowie mit dem Biodiversity Commitment bekennt sich der Volkswagen Konzern zu Schutz, Erhalt und Förderung der Biodiversität: Der Volkswagen Konzern reduziert schädliche Emissionen in Luft, Böden und Gewässern, verringert die Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeiten auf Biodiversität und Ökosystemleistungen und fördert Projekte zu deren Bewahrung.

Der Volkswagen Konzern engagiert sich als Gründungsmitglied der Initiative Biodiversity in Good Company e.V. und erkennt die drei Ziele des internationalen Übereinkommens über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity – CBD) an. Diese umfassen die Erhaltung der biologischen Vielfalt, die nachhaltige Nutzung ihrer Bestandteile und die gerechte Aufteilung der sich aus der Nutzung der genetischen Ressourcen ergebenden Vorteile. Im Biodiversity Commitment des Volkswagen Konzerns wurden entsprechende Handlungsfelder definiert, um im Rahmen des wirtschaftlichen Handelns einen Beitrag zum Erreichen dieser Ziele zu leisten. Alle zwei Jahre wird im Rahmen der Biodiversity in Good Company Initiative ein Fortschrittsbericht dazu veröffentlicht. Ferner unterstützt der Volkswagen Konzern die Initiative Action Agenda for Nature and People des CBD und hat seine Verpflichtung dazu auf der Plattform German Business for Biodiversity vom Bundesministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (BMUV) sowie auf der Seite der CBD veröffentlicht.

Ein weiterer Baustein des Engagements des Volkswagen Konzerns ist die Sensibilisierung der Beschäftigten, indem diese zum Thema Biodiversität informiert, geschult und in die Projekte aktiv eingebunden werden.

Im Code of Conduct für Geschäftspartner sind die Themen Biodiversität und Ökosysteme verankert. Auf den Schutz der natürlichen Ökosysteme und die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen soll hingewirkt werden. Geschäftspartner müssen im Rahmen des jeweils anwendbaren Rechts und unter Berücksichtigung internationaler Vorschriften zur biologischen Vielfalt, Lieferketten anstreben, die ohne Abholzung und Entwaldung auskommen. Zu diesen internationalen Vorschriften gehören beispielsweise die Resolutionen und Empfehlungen zu Biodiversität vom CBD und der Weltnaturschutzunion (International Union for Conservation of Nation – IUCN).

Hervorzuheben ist auch, dass der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr als erster Automobilhersteller der Lowering Emissions by Accelerating Forest Finance (LEAF-Koalition) beigetreten ist. Die Initiative setzt sich gemeinsam mit Regierungen und Unternehmen weltweit für den Schutz tropischer Regenwälder ein und leistet somit einen wichtigen Beitrag, um die Pariser Klimaziele zu erreichen, Biodiversität zu schützen und eine nachhaltige Entwicklung zu realisieren.

Der Volkswagen Konzern ist darüber hinaus Mitglied in der DRIVE Sustainability-Partnerschaft, die zur Entwicklung einer Raw Material Outlook Platform beiträgt. Dazu wurde die Risikoanalyse Material Change zu Rohstoffen und deren Gewinnung und Produktion durchgeführt. Eines der sechzehn berücksichtigten Kriterien umfasste Überschneidungen mit Bereichen, die für den Erhalt der biologischen Vielfalt von Bedeutung sind. Auch die direkten Auswirkungen der Produktion auf Biodiversität und Ökosysteme spielen eine wichtige Rolle. Im Rahmen der strategischen Vision der Zero Impact Factory wird das Biodiversitätsmanagement an Produktionsstandorten konkretisiert. Dabei geht es beispielsweise um freiwillige Kompensationsmaßnahmen und die kontinuierliche Bewertung der Auswirkungen der Produktionsstandorte auf die Biodiversität. Seit 2024 wird mit dem BLI eine neue konzernweite Steuerungskennzahl etabliert, mit der die Biodiversität durch Schaffung naturnaher Flächen in und an den Standorten verbessert werden soll.

Um das eigene und das gesellschaftliche Wissen zu Biodiversität und ihr Management zu stärken, pflegt der Volkswagen Konzern den Diskurs mit kompetenten Partnern und fördert die Vernetzung von Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Behörden und Verbänden. Für die Umsetzung von Biodiversitätsprojekten setzt der Volkswagen Konzern auf kompetente Partner wie Nichtregierungsorganisationen (NGOs) und andere lokale Akteure.

### Auswirkungen des Biodiversitätsverlusts und Zustand der Arten sowie Abhängigkeiten von Ökosystemdienstleistungen

Die Vision des Volkswagen Konzerns ist es, eine positive Wirkung auf Mensch und Natur zu haben und einen nachhaltigen Beitrag zu leisten. Eine zentrale Säule der Konzernnachhaltigkeitsstrategie ist der Fokus auf Ökosysteme und damit auf die Förderung der Artenvielfalt. Die Herstellung und der Betrieb der Fahrzeuge haben durch Emissionen, Flächenverbrauch und Transport einen Einfluss auf die Biodiversität. Diesem Einfluss soll entgegengewirkt werden, indem die Landnutzung reduziert und so ein Mehrwert für die Natur und die Verbesserung der Artenvielfalt erzielt wird. Der Volkswagen Konzern hat sich zum Ziel gesetzt, die Biodiversität auch an den Produktionsstandorten und innerhalb der Lieferkette zu erhöhen. Gemäß des Biodiversity Commitment verfolgt der Volkswagen Konzern diese Ziele wie folgt: Es werden Risiken und Chancen in Bezug auf die Geschäftstätigkeiten untersucht, die Auswirkungen auf die Biodiversität und Ökosystemleistungen haben. Biodiversität ist außerdem in das UCMS des Volkswagen Konzerns integriert. Zudem werden Projekte zum Schutz und zur Förderung der biologischen Vielfalt umgesetzt.

### Nachhaltige Rohstoffbeschaffung in der Wertschöpfungskette

Der Volkswagen Konzern ist sich bewusst, dass die Geschäftstätigkeit seiner Lieferanten erhebliche Auswirkungen auf Mensch und Umwelt haben kann. Die Gewinnung und Verarbeitung eines Teils der Rohstoffe für die Automobilindustrie ist mit Umweltrisiken wie Entwaldung sowie Luft- und Wasserverschmutzung verbunden. 2021 veröffentlichte der Volkswagen Konzern erstmals seinen Responsible Raw Materials Report. Darin werden die Methodik und die Aktivitäten im Rahmen des Raw Materials Due Diligence Managementsystems für die Rohstoffbeschaffung detailliert dargestellt. Der aktuelle Bericht deckt den Zeitraum von Januar bis Dezember 2023 ab und gibt Einblick in den Umfang, die Vorgehensweise und die Umsetzung der Aktivitäten und Ergebnisse der Sorgfaltspflicht bei Rohstoffen, die der Volkswagen Konzern als prioritär einstuft. Damit verbunden sind auch Mitgliedschaften in Initiativen.

### Soziale Konsequenzen von Biodiversitätsauswirkungen sowie nachhaltige Landnutzung

Der Code of Conduct für Geschäftspartner thematisiert die Beeinträchtigung von Land, Wasser und Luft. Die Geschäftspartner stellen sicher, dass sie keine schädlichen Bodenveränderungen, Wasserverschmutzungen, Luftverunreinigungen, schädliche Lärmemissionen oder übermäßigen Wasserverbrauch verursachen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlagen für Lebensmittel und Trinkwasser oder Gesundheit des Menschen führen können. Zudem beachten die Geschäftspartner das Verbot der widerrechtlichen Zwangsräumung und des widerrechtlichen Entzugs von Land, Wäldern und Gewässern bei dem Erwerb, der Bebauung oder anderweitiger Nutzung dieser Ressourcen.

### Biodiversitätssensible Gebiete

Um die Auswirkungen auf die Biodiversität an den Produktionsstandorten zu ermitteln und potenzielle Risiken auszuschließen, hat der Volkswagen Konzern eine Auswertung zu Schutzgebieten in der Umgebung der Konzernstandorte durchgeführt.

Bei der Standortsuche für neue Produktionsstandorte finden Prüfungen der Biodiversitätsverträglichkeit statt. Zum Schutz des Naturkapitals gilt die Vorgabe, bei der Erweiterung bestehender Fertigungsstätten oder beim Neubau bereits industriell genutzte Flächen bevorzugt zu berücksichtigen, um den Flächenverbrauch und die Versiegelung von Böden so gering wie möglich zu halten (für weiterführende Informationen siehe „Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell" sowie die Tabelle „Biodiversitätssensible Standorte im Anhang").

### Entwaldung

Die Geschäftspartner müssen im Rahmen von jeweils anwendbarem Recht und internationalen Vorschriften zur biologischen Vielfalt Lieferketten anstreben, die ohne Abholzung und Entwaldung auskommen. Zu diesen internationalen Vorschriften gehören zum Beispiel die Resolutionen und Empfehlungen zur Biodiversität vom CBD und der IUCN. Darüber hinaus bereitet sich der Volkswagen Konzern aktuell auf die Umsetzung der EU-Entwaldungsverordnung vor.

## ZIELE: BIOLOGISCHE VIELFALT UND ÖKOSYSTEME

Wie zuvor unter „Managementkonzept: Biologische Vielfalt und Ökosysteme" beschrieben, sind die Themen biologische Vielfalt und Ökosysteme bereits in der regenerate+, im Biodiversity Commitment sowie im Leitbild Umwelt goTOzero verankert. Um die Entwicklungen und Fortschritte festzuhalten, engagiert sich der Volkswagen Konzern beispielweise als Gründungsmitglied in der Initiative Biodiversity in Good Company e.V.

Das Thema Biodiversität ist Teil der strategischen Vision der Zero Impact Factory. In deren Rahmen hat der Volkswagen Konzern mit der Site Checklist quantifizierbare Ziele formuliert, die in Bezug zum Thema Biodiversität und Ökosysteme stehen. Hinsichtlich des Biodiversitätsmanagements enthält die Site Checklist Kriterien wie die Berücksichtigung von nahegelegenen Schutzgebieten oder die Durchführung von Förderprogrammen für Biodiversitäts- und Umweltbildung. Die Checklist honoriert zudem die Umsetzung konkreter Maßnahmen wie beispielsweise die Werksbepflanzung mit regional beheimateten Pflanzen, die naturnahe Gestaltung von Grünflächen sowie die Förderung von Artenvielfalt durch Schaffung von Lebensräumen innerhalb oder außerhalb des Standortes.

Des Weiteren wurde 2024 mit dem BLI eine neue Kennzahl zur Messung der Biodiversität eingeführt, für welchen zukünftig auch eine konkrete Zielsetzung angestrebt wird. Durch diese Kennzahl sollen Anteil und Qualität naturnaher Flächen an den Standorten erhöht werden.

## MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: BIOLOGISCHE VIELFALT UND ÖKOSYSTEME

### Maßnahmen an den Produktionsstandorten

Biodiversitätsmaßnahmen werden durch die Standorte selbst identifiziert, geplant, durchgeführt, aufrechterhalten und bewertet. Durch die dezentrale Durchführung von diversen, naturbasierten Maßnahmen wird das ortsbezogene Wissen genutzt, das an den Standorten vorliegt. Üblicherweise werden lokale Dienstleister mit der Umsetzung beauftragt. An geeigneten Stellen werden eigene Beschäftigte in die Maßnahmenausgestaltung einbezogen.

Im Folgenden sind beispielhaft Maßnahmen beschrieben, die regelmäßig und so auch im Berichtsjahr an diversen Standorten umgesetzt wurden und die zur Förderung und zum Erhalt der Biodiversität an den Standorten beitragen:

- Anlegen von Blühwiesen, beispielsweise in Poznań/Polen und Umsetzung von an Blühzeiten angepassten Mähregimen, beispielsweise in Pamplona/Spanien
- Einrichtung von Insektenhotels, beispielsweise in Crew/Großbritannien
- Installation von Nistkästen für Vögel und Fledermäuse, beispielsweise in Barcelona/Spanien und Września/Polen
- Aufstellung von Bienenvölkern, beispielsweise in Puebla/Mexiko

> Anpflanzungen von Bäumen, beispielsweise in San José Chiapa/Mexiko
> Anlegen von gebietsheimischen Wildsträucherhecken, beispielsweise in Győr/Ungarn
> Aufbau von Totholzhaufen, beispielsweise in Wolfsburg/Deutschland

Außerdem finden an den Standorten auch viele spezifische Projekte zur Förderung der Biodiversität vor Ort statt. Zum Beispiel werden am Standort Pune/Indien Samen von verschiedenen einheimischen Baumarten wie dem Niembaum (Azadirachata indica) oder dem Pongam-Baum (Pongamia pinnata) gesammelt, um diese für den eigenen Bedarf heranzuziehen. Am Standort Chattanooga/USA findet ein Beweidungsprojekt auf einer 30 Hektar großen Fläche statt. Bei dem Projekt wird die Grünfläche durch Schafe beweidet und so eine motorisierte Mahd umgangen. Durch die Beweidung sollen invasive Arten reduziert werden, gleichzeitig werden Maßnahmen umgesetzt, um den Bewuchs mit einheimischen Büschen, Gräsern und Wildblumen zu fördern.

Dem Volkswagen Konzern ist es zudem wichtig, Beschäftigte in die Biodiversitätsprojekte einzubinden und dadurch für das Thema zu sensibilisieren. Dies zeigt das Beispiel des Standorts Palmela/Portugal des Volkswagen Konzerns, wo in Freiwilligenprojekten durch Beschäftigte und deren Angehörige 2.000 heimische Bäume und Büsche gepflanzt wurden. Außerdem wurden bei einer Müllsammelaktion durch 120 Freiwillige, in Zusammenarbeit mit der nationalen NGO Brigada do Mar, elf Tonnen Abfall in der Nähe des Werkes eingesammelt und zur ordnungsgemäßen Entsorgung abgegeben.

Von den über 200 Corporate-Citizenship-Projekten, die im Geschäftsjahr 2024 durchgeführt wurden, dienen mehr als 29 Projekte direkt der Förderung und dem Schutz der Biodiversität. Die Projekte umfassen Baumpflanzungen, den Erhalt und die Entwicklung von Ökosystemen, Müllsammelaktionen an Stränden oder in Wäldern, Umweltbildung und -erziehung sowie die Unterstützung von Forschung und Wissenschaft.

Besonders hervorzuheben ist der im Jahr 2024 ausgeschriebene Zero Impact Factory Award zum Thema Biodiversität. Hierbei wurden alle Werke des Volkswagen Konzerns aufgefordert, ihre Top-Biodiversitätsmaßnahme einzureichen. Aus den eingereichten Maßnahmen wurden dann zu Beginn des Jahres 2025 die drei herausragendsten Maßnahmen gekürt.

Um die Arbeit der Standorte im Bereich Biodiversität zu unterstützen, wird ab dem Jahr 2025 ein Sustainability Impact Fund für interne Nachhaltigkeitsprojekte bereitgestellt. Die Auswahl der zukünftig zu unterstützenden Projekte soll von einem fachlich versierten Entscheidungskreis übernommen werden.

### Beitrag zu globalen freiwilligen Biodiversitätsprojekten

Zusätzlich will der Volkswagen Konzern die Biodiversität fördern, indem ab 2025 für externe Projekte ein Biodiversitätsfonds mit bis zu 25 Mio. € pro Jahr aufgelegt wird. Der Fonds hat dabei eine generelle Laufzeit von fünf Jahren und Projekte können somit von 2025 bis 2029 finanziell unterstützt werden. Auch hier soll die Auswahl der zu unterstützenden Projekte von einem mit Expertinnen und Experten besetzten Entscheidungskreis getroffen werden. Doch bereits heute unterstützt der Volkswagen Konzern Biodiversitätsprojekte weltweit:

Volkswagen de México fördert seit 2008 Naturschutz- und Wiederaufforstungsprojekte, um Ökosysteme zu erhalten. Die Maßnahmen schaffen Lebensraum für wild lebende Tiere und dienen der Entwicklung von Biodiversität. Durch Wiederbewaldungsmaßnahmen wird der Abtrag von Boden durch Erosionsvorgänge verhindert und die Grundwasserspeicherung gefördert. Durch das Anlegen von Rigolen wird zudem die Versickerung von Niederschlagswasser unterstützt. Damit wird beispielsweise an den Vulkanhängen des Popocatépetl und des Iztaccíhuatl, wo durch jahrelange Abholzung, Viehzucht und Brände offene Flächen entstanden sind, der Boden wieder geschützt und die Grundwasserneubildung gefördert.

Mit Partnern wie der UNESCO und der Organisation Seabird Life werden Projekte zur nachhaltigen Mobilität, zur Beseitigung von Sturmschäden in UNESCO Biosphärenreservaten in Spanien sowie weitere Projekte zum Schutz und zur Renaturierung von Mooren in Reservaten in Polen und Deutschland unterstützt.

Zum Schutz von Lebensräumen und zur nachhaltigen Entwicklung hat die Volkswagen Group China gemeinsam mit den Marken Volkswagen, Audi und ŠKODA das Aufforstungsprojekt Green Belt ins Leben gerufen. Bis 2030 sollen in zehn ökologisch sensiblen Regionen im Norden Chinas auf über 40 Mio. m² mehr als 8,5 Mio. Bäume gepflanzt werden. Die Aufforstung dient als Kohlenstoffsenke, unterstützt die Biodiversität und trägt dazu bei, Winderosion und Bodenverluste zu verhindern.

Weiterhin hat ŠKODA über den ŠKODA Auto Endowment Fund das Projekt Gärten des Riesengebirges gestartet. Der Fund erweitert das langfristige Programm des Unternehmens Škoda Trees und unterstützt Projekte zur Wasserrückhaltung, zur Unterstützung der lokalen Artenvielfalt und zur Steigerung des Bewusstseins für den Naturschutz. Im Jahr 2024 wurden verschiedene Maßnahmen umgesetzt, mit dem Ziel der Wiederansiedlung des Apollo Schmetterlings (Parnassius apollo). Er steht auf der Roten Liste der bedrohten Arten und ist in der Tschechischen Republik vom Aussterben bedroht.

## METRIKEN: BIOLOGISCHE VIELFALT UND ÖKOSYSTEME

### Biodiversity Landuse Indicator

Als Hersteller von Fahrzeugen und Komponenten hat der Volkswagen Konzern Auswirkungen auf die Landnutzung. Durch die Errichtung von Werken werden üblicherweise erhebliche Flächen bebaut und dauerhaft versiegelt. Um den Beitrag der Produktion an der Beanspruchung von Land zu ermitteln und künftig zu reduzieren, wurde mit dem BLI im Jahr 2024 eine neue Kennzahl für Standorte zur Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Konzernebene etabliert. Dabei wurde der EMAS-Leitfaden für Biodiversität und der No Net Loss/Net Gain Ansatz der IUCN zugrunde gelegt.

Der BLI gibt Auskunft über den Anteil naturnaher Flächen am Standort unter Berücksichtigung von deren Qualität. Naturnahe gestaltete Flächen können sich dabei entweder auf dem Gelände des Standorts selbst oder in einem Radius von 30 Kilometern um diesen herum befinden. Voraussetzung ist, dass die Flächen im Eigentum des Standorts sind oder von ihm bewirtschaftet werden und dass diese in erster Linie der Förderung der biologischen Vielfalt dienen. Es können auch gemeinsam mit Partnern bewirtschaftete Flächen berücksichtigt werden, sofern der Umfang der gemeinsamen Verwaltung klar geregelt ist. Die ökologische Qualität der Flächen wird jeweils in eine der Klassen gering, mittel oder hoch eingestuft. Die Flächen werden durch diesen Qualitätsfaktor gewichtet. Zur Ermittlung des Standortergebnisses werden ein Berechnungstool (BLI-Tool) und eine begleitende Guideline zur Verfügung gestellt. Die erste konzernweite Erhebung des BLI im Jahr 2024 führte, unter der Berücksichtigung der Flächenqualitäten, zu einem Ergebnis von circa 28,6 %. Eine künftige Verzielung der Kennzahl ist geplant.

### Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten

Die Kennzahl Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten gibt Auskunft über die Anzahl und die Fläche der Standorte, die in oder in der Nähe von Schutzgebieten oder in wichtigen Gebieten der biologischen Vielfalt liegen. Für das Jahr 2024 verwendet der Volkswagen Konzern den Radius aus der EU-Taxonomie Berichterstattung, welcher als 4,5 Kilometer definiert ist. Die entsprechenden Schutzgebiete wurden von einer dritten Partei analysiert.

## STANDORTE IN DER NÄHE VON ODER IN BIODIVERSITÄTSSENSIBLEN GEBIETEN

| | Einheit | 2024 | 2023 |
|---|---|---|---|
| Standorte in der Nähe von Schutzgebieten[1] | Anzahl | 58 | - |
| Fläche der Standorte in der Nähe von Schutzgebieten[1] | ha | 8.653 | - |

1 Für das Jahr 2023 ist keine Berichterstattung möglich.

# Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie soziale und ökologische Folgen des Rohstoffabbaus machen die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft für uns zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema.

## WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Die Intensivierung der Kreislaufführung von Materialien trägt dazu bei, die negativen Umweltauswirkungen des Ressourcenverbrauchs zu reduzieren und der Verknappung von Rohstoffen entgegenzuwirken. Das macht sie für den Volkswagen Konzern zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema.

### Auswirkungen im Bereich Ressourcenzuflüsse

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde im Themenbereich Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung, eine tatsächliche negative Auswirkung identifiziert. Diese sieht der Volkswagen Konzern aufgrund seines gegenwärtigen Einsatzes von primären und nicht-erneuerbaren Ressourcen im eigenen Geschäftsbereich und in Verbindung mit der Ressourcenintensität des Automobilsektors auch in der vorgelagerten Lieferkette.

Außerdem wurde im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche positive Auswirkung identifiziert, die durch die Verwendung von Sekundärmaterialien in der eigenen Produktion und in der Lieferkette vorangetrieben wird. Zum einen wird die Nutzungszeit von Ressourcen verlängert und zum anderen werden Treibhausgase reduziert sowie die Resilienz der Lieferketten gestärkt, indem durch die Verwendung von Sekundärmaterialien die Materialverfügbarkeit erhöht und eine zweite Lieferkettenoption geschaffen wird. Dies führt zu einer höheren Widerstandsfähigkeit der Lieferkette.

### Auswirkungen im Bereich Ressourcenabflüsse

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse hat der Volkswagen Konzern eine tatsächliche negative Auswirkung identifiziert. Der Konzern trägt durch die Herstellung von Produkten unter Einsatz von nicht-erneuerbaren Ressourcen im eigenen Geschäftsbereich und die aktuell bestehenden Herausforderungen im Recycling und der Reparierbarkeit in der nachgelagerten Wertschöpfungskette zur Erschöpfung knapper Ressourcen bei.

Der Konzern trägt jedoch auch durch verschiedene Aspekte zur Kreislaufwirtschaft bei, reduziert den Ressourcenabfluss durch die Förderung der Wiederverwertbarkeit von Produkten und verlängert die Lebensdauer von Produkten durch das Angebot von Reparaturdienstleistungen. Diesbezüglich wurde im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse auch eine tatsächliche und potenziell langfristig wirkende positive Auswirkung im eigenen Geschäftsbereich und in der nachgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert.

### Auswirkungen im Bereich Abfall

Der Volkswagen Konzern hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche und eine potenziell langfristig wirkende negative Auswirkung auf die Verknappung von Ressourcen im Bereich Abfall identifiziert. Abfall fällt entlang der Wertschöpfungskette des Konzerns an, vom Rohstoffabbau über die Produktion bis hin zum Ende der Nutzungsphase von Fahrzeugen.

### Finanzielle Risiken im Bereich Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden drei wesentliche Risiken im Bereich Ressourcenzuflüsse identifiziert. Durch vorgeschlagene zukünftige gesetzliche Verpflichtungen zur Verwendung qualitativ hochwertiger Kunststoffrezyklate kommt es zu erhöhten Beschaffungskosten für Rohstoffe. Dies führt zu einer Verringerung der Margen sowie der Rentabilität des Volkswagen Konzerns, da die Preissteigerungen in der Regel nicht in voller Höhe an Kundinnen und Kunden weitergegeben werden können.

Durch die schwankende und teils limitierte Verfügbarkeit von Rohstoffen, die für die Herstellung von Batterien benötigt werden, sowie durch die Verschärfung von gesetzlichen Vorgaben zum Recycling alter Batterien kann es zu erhöhten Einkaufspreisen oder auch zu eingeschränkten Verfügbarkeiten (beispielsweise von Altbatterien) kommen. Die Folge kann eine Verringerung der Margen sowie der Rentabilität des Volkswagen Konzerns sein, wenn die Preissteigerungen nicht in voller Höhe an Kundinnen und Kunden übertragen werden können.

Darüber hinaus ist damit zu rechnen, dass durch eine anstehende Verschärfung der Gesetzgebung (Euro-7) Reifen mit zu hohem Abrieb und damit zu hoher Freisetzung von Mikroplastik an die Umwelt künftig nicht mehr zugelassen werden oder dass für solche Reifen Kompensationszahlungen zu leisten sind. In der Folge könnte es zu erhöhten Kosten kommen, da aktuell nur wenige Reifen die antizipierten Grenzwerte erreichen. Diese Reifen könnten dadurch deutlich teurer werden – zum einen aufgrund der erhöhten Rohstoffpreise und zum anderen aufgrund der steigenden Nachfrage in Verbindung mit der derzeit geringen Verfügbarkeit.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde ein wesentliches Risiko im Bereich Ressourcenabflüsse identifiziert. Die Nichteinhaltung von gesetzlichen und allgemeinen Anforderungen in Bezug auf das eigene Produkt kann dazu führen, dass das Produkt nicht auf den Markt gebracht werden darf. Durch die schwankende und teils limitierte Verfügbarkeit von Rohstoffen, die für die Herstellung von Batterien benötigt werden, sowie durch die Verschärfung von gesetzlichen Vorgaben zum Recycling alter Batterien könnte es potenziell zu Absatzproblemen kommen. Darüber hinaus können Herausforderungen wie die unzureichende Verfügbarkeit von recycelten Materialien und Qualitätsprobleme bei den Rezyklaten beispielsweise dazu führen, dass die vorgeschlagene regulatorische Rezyklatquote nicht erreicht wird. Dies könnte nach dem derzeitigen Entwurf der neuen Altfahrzeugverordnung mittelfristig zur ausbleibenden Erteilung der Typgenehmigung in der EU führen. Weiterführend ist auch regulativ zu klären, wie das Ziel der Kreislaufwirtschaft im Zusammenhang mit Materialverboten zukünftig geregelt wird.

### Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen und Risiken haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Kreislaufwirtschaft und Ressourcenzuflüsse im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ strategisch verankert. Dabei sind die zunehmende Kreislaufführung von Materialien, die Einführung neuer Recyclingtechnologien und die Verwendung von Sekundärmaterialien zentrale Elemente. Auch im Leitbild Umwelt werden die weitere Verbesserung der Ressourceneffizienz, Ansätze zur Wiederverwertung und Recycling im Bereich von Werkstoffen fokussiert. Zudem ist das Thema Ressourceneffizienz im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert.

Der Volkswagen Konzern reagiert auf den Einfluss dieser Auswirkungen und Risiken auf sein Geschäftsmodell, seine Strategie und Wertschöpfungskette im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenzuflüsse mit folgenden Maßnahmen, um negative Auswirkungen und Risiken zu mindern und positive Auswirkungen zu stärken:

Die identifizierten Auswirkungen und das Risiko im Bereich Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung wirken in der vorgelagerten Wertschöpfungskette und im eigenen Geschäftsbereich. In dem Bereich Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung soll beispielsweise die Nutzung von Primärrohstoffen

durch den Einsatz von Rezyklaten und nachwachsenden Rohstoffen reduziert und markenübergreifende Arbeitsstrukturen für eine kreislauforientierte und ressourcenschonende Wirtschaftsweise aufgebaut werden. Die identifizierten Auswirkungen und Risiken im Bereich Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen betreffen sowohl den eigenen Geschäftsbereich als auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette. Im Rahmen der Fahrzeugentwicklung werden Maßnahmen ergriffen, die auf Reparierfähigkeit und Recycling setzen und Kunststoff-Bauteile so kennzeichnen, dass sie später identifiziert und Materialien sortenrein getrennt werden können.

Die identifizierten Auswirkungen im Bereich Abfall wirken entlang der Wertschöpfungskette. Um diesen entgegenzuwirken, werden an den Standorten im Konzern beispielsweise Produktionsabfälle recycelt und ein Abfallmanagement implementiert, das darauf abzielt, die Abfallmenge zu reduzieren und unvermeidbare Abfälle zu verwerten. Durch das Schließen von Kreisläufen soll das Abfallaufkommen weiter minimiert werden.

Mit weiteren Maßnahmen, die über den gesamten Lebensweg des Produkts und damit entlang der Wertschöpfungskette wirken, begegnet der Volkswagen Konzern den identifizierten Auswirkungen und Risiken. Hierunter fällt unter anderem die Hinwendung zu neuen zirkulären Geschäftsmodellen, die geprüft und realisiert werden sollen.

## MANAGEMENTKONZEPT: RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Die Themen Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft nehmen in der Konzernstrategie und der regenerate+ Schlüsselrollen ein und sind in einem zugehörigen Managementkonzept manifestiert.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden Auswirkungen und finanzielle Effekte für das Thema Kreislaufwirtschaft identifiziert, die sich konkret auf Ressourcenzuflüsse einschließlich der Ressourcennutzung und Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen sowie Abfall beziehen. Die identifizierten Auswirkungen und Risiken werden durch das Managementkonzept Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft adressiert. Dabei sind die Kreislaufführung von Materialien, Mitentwicklung von Recyclingtechnologien, die Verwendung von Sekundärmaterialien, die Verbesserung der Ressourceneffizienz sowie Wiederverwertung und Recycling von Werkstoffen und Bauteilen zentrale Elemente.

Die zunehmende Kreislaufführung von Materialien trägt dazu bei, die negativen Umweltauswirkungen des Ressourcenverbrauchs zu reduzieren und der Verknappung von Rohstoffen entgegenzuwirken. Das macht die Kreislaufwirtschaft für den Volkswagen Konzern zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Gleichzeitig bietet diese Entwicklung viele Chancen: Durch Innovationen in den Bereichen Materialdesign, Recyclingtechnologien und Geschäftsmodelle fördert sie die Entstehung neuer Technologien.

### Ressourcenschonung, sekundäre Rohstoffe, nachhaltige Beschaffung und erneuerbare Rohstoffe

Unter der Dimension Natur innerhalb der regenerate+ wird daran gearbeitet, den Bedarf an primären Rohstoffen fortlaufend zu reduzieren. Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie soziale und ökologische Folgen des Rohstoffabbaus machen die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Dabei steht vor allem die Ressourcenschonung im Fokus.

Das Thema Kreislaufwirtschaft ist ein Kernelement des Leitbilds Umwelt goTOzero, an dem sich in der strategischen Ausgestaltung dieses Handlungsfeldes orientiert wird. Mit diesem Leitbild strebt der Volkswagen Konzern unter anderem an, seine Ressourceneffizienz weiter zu verbessern sowie Ansätze zu Wiederverwertung und Recycling in den Bereichen Werkstoffe und Wasser zu fördern. Dies soll durch den Einsatz von recyceltem Material und nachwachsenden Rohstoffen sowie durch die Etablierung von Kreisläufen für Werkstoffe und Wasser erreicht werden.

Auch in der Umweltpolitik wird das Thema Ressourceneffizienz im Rahmen des Schutzes der Umwelt adressiert. Das UCMS des Volkswagen Konzerns umfasst Prozesse, die eine umweltgerechte Abfallwirtschaft in der Produktion, das Recycling von Abfällen und eine Verwendung von Sekundärrohstoffen unterstützen.

Weitere Themen, die zu einer Kreislaufwirtschaft beitragen, sind in der strategischen Vision der Zero Impact Factory angesiedelt. Dabei steht das Thema Materialeffizienz im Fokus. Die Prozesse in der Produktion sollen derart gestaltet werden, dass Materialien effizient und nachhaltig ein- und wiedereingesetzt, Abfallmengen auf ein Minimum reduziert und die anfallenden Abfälle stofflich verwertet werden.

Die Kreislauffähigkeit und Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge werden bereits bei deren Entwicklung mitgedacht. Hierzu konkretisiert der Volkswagen Konzern Vorgaben für die Entwicklung der Fahrzeuge und ihrer Komponenten in seinen Umweltnormen. Konkret zu nennen ist hier beispielweise die Umweltnorm „Fahrzeug Recycling-anforderungen, Rezyklateinsatz, Typprüfung Recyclingfähigkeit", die Empfehlungen und einen Leitfaden für kreislaufgerechtes Design enthält.

Weitere Anforderungen beinhalten den bevorzugten Einsatz von Rezyklaten bei technischer Eignung und Verfügbarkeit über die Laufzeit sowie die gesetzlich geforderte Kennzeichnung von Kunststoffen nach international gültigen ISO-Normen.

Die Themen Ressourceneffizienz, Kreislaufwirtschaft und Abfallmanagement sind zentrale Bestandteile des Code of Conduct für Geschäftspartner. Die Geschäftspartner sollen geeignete Maßnahmen ergreifen, um auf eine effiziente Nutzung von Energie, Wasser und Rohstoffen, die Verwendung erneuerbarer Ressourcen und eine Minimierung von Umwelt- und Gesundheitsschäden hinzuwirken. Zudem fordert dieser die Geschäftspartner auf, geeignete und angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um die Vermeidung von Abfällen, die Wiederverwendung von Ressourcen, das Recycling sowie die sichere und umweltfreundliche Entsorgung von Restmüll, Chemikalien und Abwässern zu realisieren. Solche Maßnahmen können insbesondere bei der Entwicklung, der Produktion, während der Produktlebensdauer und dem anschließenden Recycling am Ende der Lebensdauer sowie bei weiteren Tätigkeiten ergriffen werden. Zudem halten die Geschäftspartner internationale Übereinkommen zur grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle ein (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft"). Wann immer es technisch möglich und wirtschaftlich vertretbar ist, empfiehlt der Volkswagen Konzern, dass die Geschäftspartner Sekundärmaterialien in ihren Prozessen einsetzen. Die Geschäftspartner sollten den Anteil an recyceltem Inhalt in ihren Produkten kennen und zur Verfügung stellen. Darüber hinaus sollen die Geschäftspartner sich bemühen, geschlossene Kreislaufsysteme zu etablieren und zu fördern.

## ZIELE: RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

### Übergeordnete Ziele

Die übergeordnete Kennzahl Umweltentlastung Produktion (UEP) berücksichtigt unter anderem die Menge an Beseitigungsabfällen pro Fahrzeug. Die Zielvorgabe im Hinblick auf die UEP stellt somit einen Anreiz für die Standorte dar, die Menge an Beseitigungsabfällen zu reduzieren.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Impact-Points-Methode sämtliche Produktionsabfälle berücksichtigt. Dabei bewertet die Kennzahl jene Umweltauswirkungen, die durch den Transport und die Behandlung beziehungsweise die Entsorgung der Produktionsabfälle entstehen. Das übergeordnete Impact-Points-Ziel leistet somit ebenfalls einen Beitrag zu einer verbesserten Abfallwirtschaft, indem es höherwertige Verfahren der Abfallbehandlung belohnt.

Die Site Checklist weist mit dem Handlungsfeld Material konkrete Kriterien mit Bezug zur Kreislaufwirtschaft in der Produktion auf. Dies umfasst beispielsweise die Umsetzung eines Closed-Loop-Recyclings, das Erreichen von Zero Landfill und damit eine vollständige Vermeidung der Deponierung produktionsspezifischer Abfälle sowie eine Substitution von Einweg- durch Mehrwegverpackungen. Aufgrund der festgelegten Ziele zur Erfüllung der Site Checklist ergibt sich für die Produktionsstandorte ein Anreiz zu einer Steigerung der Ressourceneffizienz und zur Schließung von Materialkreisläufen.

### Erhöhung des Anteils von zirkulären Materialien in Fahrzeugen

Der Volkswagen Konzern strebt an, ab dem Jahr 2040 40 % an Kreislaufmaterialien in den Neufahrzeugen zu verwenden (exklusive China). Durch die verstärkte Nutzung von nachwachsenden, recycelten und wiederaufbereiteten Materialien möchte der Volkswagen Konzern einen bedeutenden Beitrag zur Kreislaufwirtschaft leisten, die Nutzung von Primärrohstoffen reduzieren und die Lebensdauer wertvoller Ressourcen verlängern.

Zudem arbeitet der Volkswagen Konzern intensiv daran, auch erst zukünftig geltende gesetzlich vorgegebene Ziele zur Verbesserung der Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit seiner Produkte zu erfüllen. Gemäß dem Entwurf der Verordnung über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und die Entsorgung von Altfahrzeugen soll circa ab 2032 ein spezifischer Anteil von Post-Consumer-Kunststoffrezyklat

(PCR) in Neufahrzeugen enthalten sein, wobei ein entsprechender Anteil davon aus Altfahrzeugen (End-of-Life Vehicles, ELV) stammen soll.

Ein weiteres Ziel gemäß der neuen Batterieverordnung betrifft die Batteriezellen in Elektrofahrzeugen. Ab 2031 müssen gesetzlich 6 % des Lithiums, 16 % des Kobalts und 6 % des Nickels aus End-of-life-Traktionsbatterien oder Batterieproduktionsabfall stammen.

### Nachhaltige Beschaffung und Nutzung von erneuerbaren Ressourcen

Der Volkswagen Konzern strebt eine verstärkte Nutzung von Kreislaufmaterialien an, wobei der zunehmende Einsatz erneuerbarer Ressourcen eine zentrale Rolle spielt. Das Ziel im Rahmen des Sustainability Ratings (S-Rating) kann die nachhaltige Beschaffung von Ressourcen unterstützen (für weiterführende Informationen siehe Kapitel „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“). Mit dem S-Rating wird der Grad der Einhaltung der Volkswagen Nachhaltigkeitsanforderungen von direkten Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko überprüft. Wir haben uns vorgenommen, dass bis 2040 umsatzbasiert 95 % unserer direkten Lieferanten ein positives S-Rating (A oder B Bewertung) aufweisen. Als Zwischenziel streben wir an, dass im Jahre 2025, 85 % erreicht werden.

### Nachhaltigkeitsanforderungen an Lieferanten

Gemäß dem Ziel zur Erhöhung der Anzahl von Lieferanten mit Umweltzertifizierungen (siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ im Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement“) sollen bis 2040 95 % der Lieferanten des Volkswagen Konzerns, die einen Produktionsstandort mit mehr als 100 Arbeitskräften betreiben, nach dem Umweltmanagementsystem ISO 14001 oder EMAS zertifiziert sein.

### Ausweitung des kreislauforientierten Produktdesigns

Für die Ausweitung des kreislauforientierten Produktdesigns sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS durch den Volkswagen Konzern festgelegt. Allgemein liegt der Fokus im Bereich Kreislaufwirtschaft auf dem Einsatz und der Verwendung von Kreislaufmaterialien. Die Fahrzeuge werden bereits heute, unter Betrachtung des gesamten Lebensweges, nach kreislauforientierten Kriterien entwickelt. Dabei wird auf die Recyclingfähigkeit der Werkstoffe und die Vermeidung von Schadstoffen geachtet (für weitere Informationen siehe Abschnitt „Managementkonzept: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“ sowie „Maßnahmen und Ressourcen: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“).

### Zuordnung der Ziele zur Abfallhierarchie

Der Volkswagen Konzern orientiert sich bei der Behandlung von Abfällen an der Abfallhierarchie. Höchste Priorität genießt die Vermeidung von Abfällen. Sofern sich Abfälle nicht vermeiden lassen, sind sie einem möglichst hochwertigen Recyclingverfahren zuzuführen. Die unteren Ebenen der Hierarchie sehen eine Beseitigung in Form einer Abfallverbrennung und als letzte Option die Deponierung vor.

Die Abfallhierarchie wird außerdem in der Impact-Points-Methode berücksichtigt. Abfälle mit geringerer Umweltrelevanz weisen niedrigere Ökofaktoren auf als Abfälle mit potenziell hoher Umweltwirkung. Aufgrund der Impact-Points-Ziele besteht somit eine Motivation, Abfälle einem höherwertigen Verwertungsverfahren zuzuführen.

## MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

### Beitrag zu einer kreislauffähigen Wirtschaft

Nach einer möglichst langen Nutzungsdauer kommt dem Recycling der Materialien in der Verwertungsphase des Fahrzeuges eine immer wichtigere Bedeutung zu. Schon jetzt erfüllen die Fahrzeuge eine lange Nutzungsdauer. Das Durchschnittsalter eines Altfahrzeugs beträgt in Europa nach Angaben der nationalen Behörden 14 bis 20 Jahre. Für erste Schritte im Bereich Kreislaufwirtschaft lag der Fokus auf Batterien, Stahl, Aluminium und Kunststoffen. Die daraus resultierenden Ergebnisse fließen in die Weiterentwicklung der Gesamtstrategie Kreislaufwirtschaft sowie in die Ausarbeitung neuer Geschäftsmodelle ein. Beim Thema Kreislaufwirtschaft geht es auch darum, die Resilienz des Unternehmens zu stärken und Abhängigkeiten zu minimieren. Das gelingt dem Volkswagen Konzern insbesondere, indem eigene Materialkreisläufe geschlossen werden.

Für die Steuerung der zu erarbeitenden Themen wurden auf Konzernebene bereichs- und markenübergreifende Arbeitsstrukturen entwickelt. Diese bauen auf der Tätigkeit von Gremien auf, darunter der Konzernsteuerkreis Umwelt und Energie, der Konzernlenkungsausschuss Produkt-Recycling und der Konzernplattform Nachhaltigkeit Produkt. Außerdem gibt es einen Austausch der operativ arbeitenden Beschäftigten in der Abfallwirtschaft, die sich regelmäßig im Rahmen einer Arbeitsgruppe treffen. Der Volkswagen Konzern strebt an, die Anstrengungen für einen Übergang zu einer ökonomisch und ökologisch sinnvollen kreislauforientierten und ressourcenschonenden Wirtschaftsweise künftig noch weiter zu intensivieren. Dafür wird auf Allianzen und die Umsetzung gemeinsamer Projekte mit verschiedenen Partnern, wie etwa den Zuliefernden, Anlagenherstellern, der Recyclingbranche und Universitäten, gesetzt.

Hierbei lassen sich unter anderem zwei Allianzen für nachhaltige Rohstoffgewinnung hervorheben: Die Global Battery Alliance und die Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA). Zu einer nachhaltigen Ressourcennutzung gehört es, diese Rohstoffe unter fairen, menschenwürdigen Bedingungen zu gewinnen und effizient zu verwenden. Dafür unterstützt der Volkswagen Konzern die Global Battery Alliance, ein Bündnis aus mehr als 140 Unternehmen, Regierungs- und Nichtregierungsorganisationen sowie Forschenden. Ihre wichtigsten Ziele sind ein sozialer und umweltverträglicher Rohstoffabbau, der Wandel hin zu einer Kreislaufwirtschaft, die über Wiederverwendung und Recycling funktioniert, sowie Innovationen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Dieses Bündnis von Unternehmen, Minenbetreibenden und Non-Profit-Organisationen arbeitet daran, gemeinsame Standards für bessere Bedingungen im industriellen Bergbau umzusetzen - etwa hinsichtlich Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz oder Umweltschutz. Die IRMA-Standards werden schrittweise in der eigenen Lieferkette des Volkswagen Konzerns verankert.

### Maßnahmen entlang des gesamten Lebensweges

Zu den wichtigsten Maßnahmen, die für die Umsetzung der strategischen Ausrichtung zum Thema Kreislaufwirtschaft ergriffen werden sollen, zählen die weitere Präzisierung von Zielen und Indikatoren sowie die Realisierung von zirkulären Geschäftsmodellen. Das gilt für die wichtigsten Komponenten und Materialien wie Batterien, Stahl, Aluminium oder Kunststoffe. Zusätzlich zu den bereits etablierten Kennzahlen (DKI, UEP) hat der Vorstand im Berichtsjahr ein Kennzahlenset für das Thema Kreislaufwirtschaft verabschiedet. Es beschreibt unter anderem den Einsatz von zirkulären Materialien auf Fahrzeugebene. Auch in der Batterieproduktion soll das Kennzahlenset Anwendung finden und den Fortschritt in diesem Bereich sichtbar machen. Über die Kennzahlen wird künftig berichtet werden.

Um unseren Beitrag zu einer kreislauforientierten Wirtschaftsweise zu leisten, wird die Nutzung von Materialkreisläufen in den Produktionsprozessen kontinuierlich verstärkt, denn Recycling ist ein wichtiger Ansatz, um Umwelteinflüsse zu verringern und Ressourcen zu schonen. Materialkreisläufe werden beispielsweise innerhalb der Aluminiumrückführung oder auch durch das Recyceln von Abfällen intensiviert.

Das Recycling beginnt beim Volkswagen Konzern bereits direkt in der Entwicklung neuer Fahrzeuge. Dort wird auf die Recyclingfähigkeit der Werkstoffe und die Vermeidung von Schadstoffen gesetzt. Zusätzlich werden Empfehlungen gegeben, die eine gute Reparierbarkeit ermöglichen. Daher werden alle Bauteile aus Kunststoff nach international gültigen ISO-Normen gekennzeichnet, um die Kunststoffe später identifizieren und sortenrein trennen zu können. Zusätzlich dazu bestehen in der Umweltnorm Fahrzeug Designempfehlungen, die es ermöglichen, Materialien nach Lebenswegende der Fahrzeuge noch besser voneinander zu trennen. Ebenso können sämtliche Betriebsflüssigkeiten später aus dem Altfahrzeug entnommen und eine Vielzahl von Bauteilen demontiert werden.

Den Einsatz von Sekundärmaterial aus Produktionsabfällen (Pre-Consumer-Rezyklate) oder End-of-Life-Produkten (Post-Consumer-Rezyklate) schreibt der Volkswagen Konzern innerhalb seiner Umweltnorm für Geschäftspartner vor. Voraussetzung dafür ist, dass die gleichen Qualitätsansprüche wie beim Primärmaterial erfüllt werden und über die Laufzeit in ausreichender Menge verfügbar sind.

## Nachhaltige Lieferketten

Im Bereich der Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit wurde bereits im Jahr 2022 ein umfangreiches Strategieprogramm gestartet, das unter anderem auf die fortlaufende Stärkung der Nachhaltigkeit abzielt. Schwerpunkte bilden hier die Themen Kreislaufwirtschaft und Klimaneutralität, Fairness und Gleichberechtigung sowie Globale Steuerung. Das erste Fokusthema umfasst Initiativen und Projekte rund um die Themen Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft und Ressourceneffizienz sowie Biodiversität. Weitere Schwerpunkte sind die Umsetzung von Projekten und Partnerschaften im Bereich Kreislaufwirtschaft und die Reduzierung der $CO_2$e-Emissionen in der Lieferkette.

Der Volkswagen Konzern ist sich bewusst, dass die Geschäftstätigkeit seiner Lieferanten Auswirkungen auf Mensch und Umwelt haben kann. Deswegen veröffentlichte der Konzern erstmals 2021 und seitdem jährlich seinen Responsible Raw Materials Report. Darin werden die Methodik und die Aktivitäten vom Volkswagen Konzern im Rahmen des Raw Materials Due Diligence Managementsystems detailliert dargestellt.

Der Volkswagen Konzern arbeitet kontinuierlich an verantwortungsvollen Lieferketten für 18 Risikorohstoffe, zu denen auch Batterierohstoffe und Seltene Erden gehören. Bei den Seltenen Erden besteht seit 2022 eine Kooperation mit internationalen Vertretenden aus Industrie, Ministerien, Wissenschaft und Technik. In industrieübergreifenden Initiativen sollen konkrete Nachhaltigkeitskriterien entlang der Lieferkette bestimmt und umgesetzt werden. Dasselbe gilt für Möglichkeiten zur Auditierung. Im Rahmen der DRIVE Sustainability Initiative wurde eine Risikoanalyse zu Menschenrechts- und Umweltthemen für die Lieferketten der Seltenen Erden vollzogen. Auf Grundlage einer systematischen Risikoanalyse sollen soziale und ökologische Risiken sowie Korruption entlang der Lieferkette präventiv vermieden werden. Die Analyse soll außerdem dabei helfen, Verstöße durch Lieferanten festzustellen, aufzuarbeiten und deren Nachhaltigkeitsleistung kontinuierlich zu verbessern. Das Responsible Supply Chain System (ReSC-System) beim Volkswagen Konzern beinhaltet dafür aufeinander aufbauende Elemente.

Seit Anfang 2022 gibt es beispielsweise ein materialspezifisches Lastenheft für Leder, dessen Einhaltung durch die Lieferanten seit April 2022 für alle Neuvergaben verpflichtend ist. Mit Hilfe des Lastenhefts wird sowohl die Offenlegung des Herkunftslands der Rohware als auch ein lederspezifisches Nachhaltigkeitszertifikat – beispielsweise durch die Leather Working Group-Zertifizierung – eingefordert. Der Volkswagen Konzern verpflichtet damit seine Lieferanten zur Achtung des Tierwohls sowie zu einer verantwortungsvollen Produktion und Verarbeitung von Leder. Dazu gehören die Einhaltung von, unter anderem, strengen Kriterien zum Wasserverbrauch und zur Vermeidung von Wasserverschmutzung beim Gerbungsprozess.

Leder ist eines der 18 vom Volkswagen Konzern definierten Hochrisikomaterialien. Um auf eine verantwortungsvolle Beschaffung von Leder hinsichtlich ökologischer und sozialer Aspekte sowie auf eine Minderung der identifizierten Risiken hinzuwirken, wurde das Spezifikationsdokument für nachhaltige Leder erstellt. Der Volkswagen Konzern fordert daher transparente und verantwortungsvolle Rohstofflieferketten als verbindliche Voraussetzung für alle zukünftigen Nominierungen (Global und Forward Sourcing) aller beschafften Leder, worunter direkte und indirekte Mengen zählen. Die Lieferanten werden aufgefordert, das Spezifikationsdokument „Nachhaltiges Leder" einzuhalten und entsprechende Nachweise vor der Nominierung vorzulegen.

## Einsatz nachwachsender Rohstoffe

Für die Reduzierung des Ressourcenverbrauchs setzt der Volkswagen Konzern schon in der Designphase seiner Fahrzeuge auf Rohstoffe aus erneuerbaren Ressourcen. Wo dies möglich ist, verwenden die Marken des Konzerns beispielsweise die Naturfasern Flachs, Baumwolle, Holz und Zellulose.

## Rezyklat-Einsatz im Fahrzeug

Für den Volkswagen Konzern ist ein möglichst hoher Anteil wiederverwerteter Materialien sehr wichtig. So heißt es auch in den Umweltnormen des Volkswagen Konzerns, dass Rezyklatmaterialien oder Materialien mit Rezyklatanteil bei technischer Eignung gegenüber anderen Materialien bevorzugt einzusetzen sind. In der ID.-Familie können Rezyklate unter anderem in folgenden Bauteilen eingesetzt werden: Dachhimmel, Stoffe, Teppiche, Sitze, Türverkleidungen und Dekorflächen. Die Sitztextilien einiger Ausstattungslinien werden zum Teil aus bis zu 100 % recyceltem PET gefertigt, welches überwiegend aus vormaligen PET-Flaschen stammt.

Mit dem Ziel, den ökologischen Fußabdruck fortlaufend weiter zu verkleinern, forscht der Volkswagen Konzern an verschiedenen vielversprechenden Ansätzen und setzt diese in der Serienproduktion um. Ein Fokus liegt dabei auf tierfreien und recycelten Materialien in der Innenausstattung. Demnach sollen in den Elektromodellen der Marke Volkswagen als Alternativen möglichst nur tierfreie Materialien im Innenraum verwendet werden. So kommen beispielsweise im Sitzbezug des ID. Buzz People in den Ausstattungen Design und Comfort alternative Materialien aus Meeresplastik bzw. alten PET-Flaschen (circa 63 Stück je 500 Milliliter) zum Einsatz. Der Sitzbezug besteht in der sogenannten Oberware aus Seaqual®-Garn, das zu 10 % aus gesammeltem Meeresmüll und zu 90 % aus recyceltem PES-Garn hergestellt wird. Das spart in der Herstellung im Vergleich zu herkömmlichen Oberflächenmaterialien 32 % $CO_2$e-Emissionen. In Sitzbezügen mit ArtVelours Eco® beträgt der Recyclinganteil 71 %.

Auch im ID.7 werden recycelte Materialien eingesetzt. Für einige Sitzbezüge, Bodenbeläge, Oberflächen und den Dekorhimmel des ID.7 kommen Rezyklate zum Einsatz – Materialien aus recycelten Produkten. Der Dachhimmel „Anmut", der Teppich „Dilours" und die Fußmatten bestehen beispielsweise annähernd zu 100 % aus wiederverwertetem PET. Das Art-Velours ECO ist zu 71 % aus PET-Flaschen und gebrauchten T-Shirts gefertigt. Zu den Highlights im Innenraum zählen – je nach Ausstattung – das Kunstleder ArtTex oder das Mikrofasergewebe Art-Velours ECO, unter anderem für die Mittelkonsolen- und Türinnenverkleidung. Beide Materialien sehen ebenso hochwertig aus wie Leder und bieten eine ähnliche Haptik. Zum Einsatz kommen biobasierte Weichmacher, was einen wichtigen Schritt zu mehr Nachhaltigkeit darstellt.

### Eigene Kompetenzen für Batterierecycling und Ressourcenschonung

Der Volkswagen Konzern beschäftigt sich bereits seit 2009 intensiv mit der Erforschung, Entwicklung und Validierung von Batterierecycling-Prozessen, -Konzepten und –Strategien. Zurzeit sondiert der Konzern strategische Partnerschaften mit zahlreichen Akteuren der Batterie-Wertschöpfungskette, um den Kreislauf für den Konzern flächendeckend zu schließen. Der Volkswagen Konzern hat Anfang 2021 am Standort Salzgitter die konzernweit erste Pilotanlage für das Recycling von Hochvolt-Batterien eröffnet. Ziel ist die Entwicklung einer industrialisierten Rückgewinnung wertvoller Rohmaterialien wie Lithium, Nickel, Mangan und Kobalt im geschlossenen Kreislauf sowie von Aluminium, Kupfer und Kunststoff. Außerdem werden in diesem Rahmen verschiedene Konzepte zum Entladen und zur Demontage von Batterien entwickelt und Untersuchungen zur weiteren Rezyklierbarkeit der Batteriematerialien durchgeführt. Die Anlage ist zunächst darauf ausgelegt, im Pilotbetrieb bis zu 3.600 Batteriesysteme im Jahr zu recyceln. Langfristig ist es das Ziel, einen geschlossenen Materialkreislauf für HV-Batterien aufzubauen, um dadurch die Versorgung der eigenen Lieferketten mit möglichst nachhaltigen Rohstoffen zu unterstützen.

Der Volkswagen Konzern ist weltweit einer der wenigen Automobilhersteller, der die Batterie als Kerntechnologie der E-Mobilität in die eigene Hand nimmt – von der Rohstoffbeschaffung bis zum Recycling. Die PowerCo-Zellfabriken spielen für diese Bestrebung eine zentrale Rolle und sind künftig darauf ausgelegt, die Materialnutzung innerhalb der Produktion durch fertigungsnahes Recycling der Produktionsausschüsse zu maximieren. Zudem plant die PowerCo die konsequente Nutzung von Rezyklaten und treibt in Zusammenarbeit mit dem Volkswagen Konzern die Entwicklung des End-of-Life-Recyclings von Batterien voran.

Im Berichtsjahr waren drei konzerneigene Standorte für die Batteriezellproduktion im Aufbau, darunter das Leitwerk Salzgitter/Deutschland, Valencia in Spanien und St. Thomas in Kanada. Zusätzlich soll jede Fabrik mit $CO_2$-arm erzeugtem Strom betrieben werden und auf künftiges Closed-Loop-Recycling, also Recycling im Sinne einer Kreislaufwirtschaft ausgelegt werden. Die Kreislaufwirtschaft soll im ersten Schritt für NMP- und kathodenaktive Materialen umgesetzt werden.

Im Kompetenzzentrum Werkzeug am Standort Salzgitter wurden bisher Werkzeuge für die Motorenproduktion derart bearbeitet, dass sie für ihren erneuten Einsatz geeignet sind. Zukünftig wird das vorhandene Know-how für die Aufbereitung von Produktionsinstrumenten auch in der Batteriezellfertigung genutzt.

Neben den Bemühungen Batterien zu recyceln, wird auch an anderen Lösungen zur Ressourcenschonung gearbeitet, beispielsweise beim ID.7. Bei E-Auto-Batterien wird an intelligenten und ressourcenschonenden Lösungen gearbeitet.

### Der geschlossene Kreislauf für Aluminium

Mit dem Aluminium-Closed-Loop-Projekt wurde 2017 im Audi Werk Neckarsulm/Deutschland erstmals ein geschlossener Kreislauf für Aluminium über die Unternehmensgrenzen hinweg realisiert. Die Verschnitte an Aluminiumblechteilen aus den Presswerken werden direkt an die Lieferanten zurückgeliefert. Diese können den Verschnitt recyceln und für die Herstellung von neuem Material verwenden, das Audi anschließend wieder im Presswerk einsetzt. Durch die Wiederverwertung der Aluminiumabfälle kann bei der Herstellung bis zu 95 % der Energie gegenüber der Verwendung von Primäraluminium eingespart werden. Auf diesem Weg vermeidet Audi kontinuierlich $CO_2$e-Emissionen und reduziert auch die Menge an benötigten Primärrohstoffen. Seit 2024 sind die deutschen Standorte von Audi in Münchsmünster und Volkswagen in Emden neben den Audi Werken Ingolstadt/Deutschland, Neckarsulm/Deutschland und Győr/Ungarn sowie dem Mehrmarkenwerk in Bratislava/Slowakei an den Aluminium-Closed-Loop-Prozess angebunden.

### Internes und externes Recycling von Produktionsabfällen

Die in der Produktion entstehenden Abfälle mit Wertstoffgehalt werden immer systematischer in Kreislaufprozesse einbezogen. So werden in der Gießerei, die am Standort Kassel/Deutschland anfallenden Aluminiumspäne wieder in den Gießprozess zurückgeführt. In Kassel fallen pro Tag fast 15 Tonnen Aluminiumspäne an, die in der Anlage eingeschmolzen werden. Prognosen zufolge reduzieren sich durch diese Alternative zur regulären Aluminiumherstellung unter Nutzung von Primärrohstoff der Energiebedarf um bis zu 2.000 MWh und der $CO_2$-Ausstoß um etwa 800 Tonnen pro Jahr.

Des Weiteren wird im Volkswagen Werk in Wolfsburg der Kunststoffabfall, der prozessbedingt bei der Herstellung von Benzintanks (Coextrusion) anfällt, aufbereitet und zur Fertigung von Dieseltanks (Monoextrusion) genutzt. Im Ergebnis konnten dadurch im Jahr 2023 über 400 Tonnen Material in Kunststofftanks wiederverbaut werden, die andernfalls der Entsorgung zugeführt worden wären.

Der Volkswagen Konzern strebt an, die Recyclingverfahren noch weiter zu optimieren, weswegen er aktiv an öffentlich geförderten Forschungsprojekten zu Recyclingtechnologien beteiligt ist. Diese Projekte finden in Zusammenarbeit mit Partnern wie Universitäten und Forschungseinrichtungen in ganz Deutschland statt und haben das Ziel, einzelne Prozessschritte zu verbessern und zu automatisieren. Das bezieht sich beispielsweise auf die Demontage von Batterien oder die mehrfache Kreislaufführung der Rohstoffe.

Ein Beispiel hierfür ist das auf drei Jahre angelegte und vom deutschen Bundeswirtschaftsministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) geförderte Forschungskonsortium HVBatCycle, das im Jahr 2023 ins Leben gerufen wurde. Unter der Leitung des Volkswagen Konzerns will das Konsortium nachweisen, dass die wertvollsten Bestandteile von Antriebsbatterien durch Recycling mehrfach nacheinander zurückgewonnen und wiedereingesetzt werden können. Dabei ist es das Ziel, wertvolle Materialien dauerhaft zurückzugewinnen und somit zu mehr Nachhaltigkeit und einer höheren Versorgungssicherheit beizutragen.

Mit der wissenschaftlichen Erforschung von automobilen Stoffkreisläufen beschäftigt sich auch die Open Hybrid Lab Factory (OHLF) in Wolfsburg. Gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), bietet der Forschungscampus eine Plattform für den Austausch zwischen Wissenschaft und Industrie, um Forschungsaktivitäten und ihre Serienimplementierung zu beschleunigen. Dabei unterteilt sich die Arbeit der OHLF in vier Forschungsfelder: Design for Circular Economy, Prozesse für Reverse Production, zirkuläre Werkstoffkonzepte sowie Gesamtsystemanalysen und -gestaltung.

### Abfallmanagement

Die Vorgehensweise des Volkswagen Konzerns bei der Abfallbeseitigung in der Produktion zielt darauf ab, die Abfallmenge fortlaufend zu senken, nicht vermeidbare Abfälle hochwertig zu verwerten und Kreisläufe zu schließen. Im Mittelpunkt stehen die Vermeidung der Abfallentstehung durch Optimierung der Fertigungs- und Nebenprozesse sowie Erhöhung von Materialnutzungsgraden (Materialeffizienz), die Priorisierung der Verwertung von Abfällen und die Reduzierung der Abfälle zur Beseitigung. Zur Optimierung der Abfallwirtschaft werden zunehmend digitale Abfallmanagementsysteme genutzt. Diese Systeme erleichtern die Steuerung abfallwirtschaftlicher Prozesse und die staatliche Kontrolle der Entsorgung insbesondere gefährlicher Abfälle.
Für die Verwertung von erlösbringenden Abfallwertstoffen wie Papier, Kunststoffen, Holz, Elektronikbauteilen oder Metall wurde in der Beschaffung ein konzernweites System etabliert. Mit dem Projekt Zero Plastic Waste

wurde die Anstrengung, Kunststoffabfälle zu vermeiden, verstärkt. Dazu zählt unter anderem die Wiederverwertung von Kunststoffabfällen in der Dieseltankfertigung.

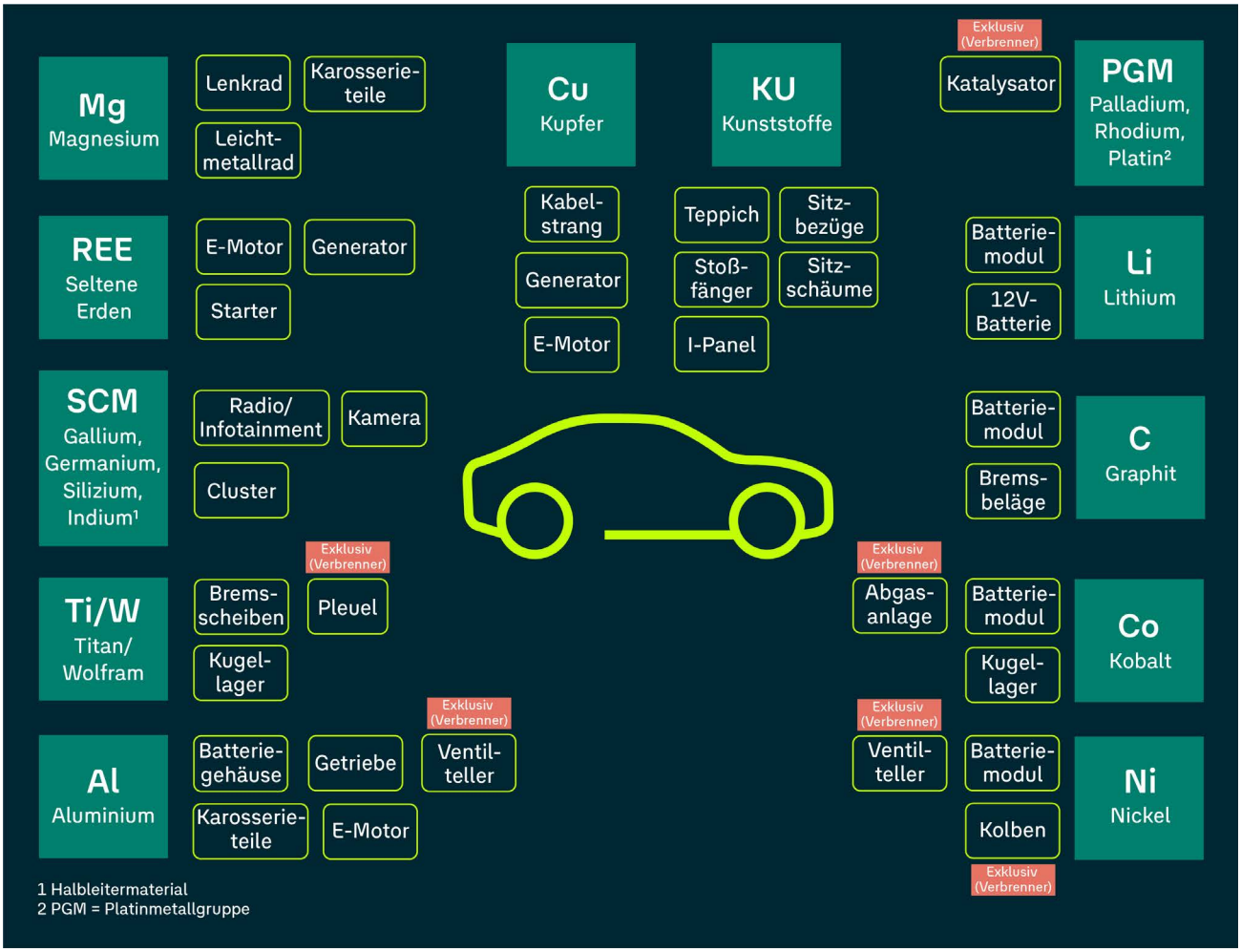
Abfallmanagement ist zudem Teil des Code of Conduct für Geschäftspartner. Demnach sollen die Geschäftspartner geeignete und angemessene Maßnahmen ergreifen, um die Vermeidung von Abfällen, die Wiederverwendung von Ressourcen, das Recycling sowie die sichere und umweltfreundliche Entsorgung von Restmüll, Chemikalien und Abwässern zu realisieren. Solche Maßnahmen können insbesondere bei der Entwicklung, der Produktion, während der Produktnutzung und dem anschließenden Recycling am Ende der Lebensdauer sowie bei anderen Tätigkeiten ergriffen werden. Insbesondere sind unsere Geschäftspartner angehalten, die geltenden nationalen und internationalen Übereinkommen in Bezug auf Abfälle einzuhalten. Dazu zählen insbesondere das Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung aus dem Jahr 1989 sowie weitere Übereinkommen und Gesetze auf nationaler und supranationaler Ebene.

## METRIKEN: RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

### Ressourcenzuflüsse

#### Material- und Produktzuflüsse

Ein Fahrzeug setzt sich im Wesentlichen aus rund 10.000 Einzelteilen zusammen. Unter Berücksichtigung der Rohstoffkritikalität, des Lieferkettenrisikos sowie der Nachhaltigkeitsrelevanz können nachfolgende Bauteile besonders hervorgehoben werden (siehe Abbildung): Lenkräder, Alufelgen, Aluminiumaußenteile, HV-Batterien, Dauermagneten, Generatoren, Leitungsstränge, Bremsscheiben, halbleiterrelevante Werkstoffgruppen (wie Infotainment, Steuergeräte oder Radio), Katalysatoren und Sitzmodule (Sitzschäume und -bezüge). Jährlich beschafft der Volkswagen Konzern eine Vielzahl von Rohstoffen, Bauteilen und sonstigen Gütern.




#### Kritische Rohstoffe und Seltene Erden in Betriebsabläufen und der Wertschöpfungskette

Wie bereits unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“ erwähnt, setzt der Volkswagen Konzern für die Reduzierung des Ressourcenverbrauchs auf Rohstoffe aus erneuerbaren Ressourcen. Wo dies möglich ist, verwenden die Marken des Konzerns beispielsweise die Naturfasern Flachs, Baumwolle, Holz und Zellulose. Solche Materialien können zum Einsatz kommen, wenn sie alle technischen Anforderungen erfüllen und in der Lebenswegbetrachtung besser als konventionelle Werkstoffe abschneiden.

Der Elektroantrieb ist ein wichtiger Schritt in Richtung emissionsarme Mobilität und leistet damit einen Beitrag zum Klimaschutz. Gleichzeitig gelangen dadurch andere Komponenten in den Umlauf als bei der Produktion konventioneller Fahrzeuge – beispielsweise HV-Batterien. Die darin enthaltenen Rohstoffe sind wertvoll und ihr Verbleiben im Kreislauf ist aus vielerlei Hinsicht wichtig. Batterierohstoffe mehrfach zu nutzen, hilft dem Volkswagen Konzern, unter anderem seinen $CO_2$-Fußabdruck zu senken.

Der Volkswagen Konzern will seiner Rolle bei der verantwortungsvollen Rohstoffbeschaffung in der Automobilindustrie gerecht werden. Deswegen veröffentlichte der Konzern erstmals 2021 und seitdem jährlich seinen Responsible Raw Materials Report. Insgesamt umfasst das Managementsystem derzeit 18 Rohstoffe. Dazu zählen die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und Graphit, die Konfliktmineralien Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3TG) sowie Aluminium, Kupfer, Leder, Glimmer, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle, Seltene Erden sowie die neu hinzugenommenen Rohstoffe Baumwolle und Magnesium.

In der Beschaffung werden derzeit folgende Rohstoffe direkt gekauft: Stahl, Platingruppenmetalle (PGM), Aluminium und Kunststoffe (beide nur für die Inhouse-Produktion) und Leder. Angesichts der zunehmenden Komplexität der Lieferketten sowie der geopolitischen und materialverfügbarkeitsbezogenen Herausforderungen in den letzten Jahren ist es notwendig, eine Erweiterung der direkt gekauften Rohstoffe sowie eine konzernweite effiziente Strategie zur Materialabsicherung festzulegen. Die Planung sieht vor, zukünftig eine sogenannte Konzernrohstoffbeschaffung aufzubauen, um kritische und strategische Rohstoffe (die in Fokus-Bauteilen beinhaltet sind) abzusichern. Es sollen neun unterschiedliche Rohstoffgruppen strategisch betreut werden. Diese Rohstoffgruppen bestehen aus Magnesium, Seltene Erden (REE), Aluminium, Halbleitermaterialien (Gallium, Germanium, Silizium, Indium), Wolfram, Titan, Recyclingmaterialien (Kunststoff, Aluminium), Kupfer, Kunststoffe (primäre Produktion) und PGM. Die Definition der neun oben genannten Fokus-Rohstoffgruppen basiert auf einer internen Kritikalitätsanalyse, die sechs unterschiedliche Kriterien und deren wirtschaftliche Relevanz berücksichtigt. Die Ergebnisse wurden anschließend mit der Critical Raw Materials List aus dem EU-Critical Raw Materials Act abgeglichen und entsprechend bestätigt (siehe Abbildung).




Quelle: Study on the Critical Raw Materials for the EU – Version 2023

### Wasser in Betriebsabläufen und der Wertschöpfungskette

Der Großteil des Wasserverbrauchs entfällt auf die Lieferkette, insbesondere auf die Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen. Über den Code of Conduct für Geschäftspartner nimmt der Volkswagen Konzern Einfluss auf die Lieferkette und fordert von seinen Lieferanten, dass sie keine Wasserverschmutzung oder keinen übermäßigen Wasserverbrauch verursachen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlage für Lebensmittel und Trinkwasser oder der Gesundheit des Menschen führen können. Etwa 42,3 % (rund 14,5 Mio. m³) der konzernweiten Wasserentnahme sind Standorten zuzuordnen, die in Gebieten mit hohem bis extremem Wasserstress liegen (weiterführende Informationen zum Umgang mit Wasser siehe Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Wasser" des Kapitels „Wasser").

### Neue Produktionsstandorte im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr wurden keine neuen Produktionsstandorte eröffnet und somit gab es in diesem Zusammenhang keine wesentlichen Ressourcenzuflüsse.

### Methodik zur Erfassung der quantitativen Ressourcenzuflüsse mittels Referenzfahrzeugansatz

Für das Berichtsjahr 2024 wurden die Ressourcenzuflüsse für das fahrzeugbezogene Geschäft mit Hilfe eines Referenzfahrzeugansatzes/output-bezogenen Ansatzes berechnet. Dabei wird von den im Fahrzeug verbauten Materialien auf die ins Fahrzeug einfließenden Materialien zurückgerechnet, um die Ressourcenzuflüsse quantitativ zu erfassen. Als exemplarische Referenzfahrzeuge wurden die Pkw-Modelle Tiguan und ID.4 ausgewählt. Diese zählen mit zu den meistproduzierten Fahrzeugen im Berichtsjahr.

Hinsichtlich der Fahrzeugkonfiguration wurden die repräsentativsten Konfigurationen basierend auf Verkaufsdaten verwendet. Hierbei wurde das maximale Fahrzeuggewicht auf Grundlage einer konservativen Annahme ausgewählt.

Aufgrund unzureichender Datenverfügbarkeit wird der Materialverschnitt, der in der Produktion entsteht, für das Berichtsjahr 2024 nicht berücksichtigt.

Die Referenzmodelle werden über die Produktionszahlen im Berichtsjahr gewichtet und nach dem Verhältnis zwischen Produktion von Verbrenner- und batterieelektrischen Modellen hochgerechnet, um die Kennzahlen der Ressourcenzuflüsse zu ermitteln.

### GESAMTGEWICHT VERWENDETER PRODUKTE UND MATERIALIEN

| | | 2024 | |
|---|---|---|---|
| | Einheit | Elektrofahrzeuge | Verbrennerfahrzeuge |
| Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und technischer und biologischer Materialien | t | 1.185.989 | 8.639.279 |
| Gewicht der technischen Materialien | t | 1.184.705 | 8.622.796 |
| Gewicht der biologischen Materialien | t | 1.283 | 16.483 |
| Anteil der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft werden | % | 0,0% | 0,12% |
| Gewicht der verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien (minimal bis maximal) | t | 147.764 - 295.493 | 1.413.941 - 2.264.010 |
| Prozent an verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkten und Materialien | % | 12,5 – 24,9 | 16,4 – 26,2 |

Informationen über die Ressourcenzuflüsse weiterer Marken des Volkswagen Konzerns (Porsche und TRATON GROUP) finden sich am Ende dieses Kapitels. Für MAN Energy Solutions erfolgt keine Berichterstattung zu den quantitativen Ressourcenzuflüssen im Jahr 2024.

### Methodik für die Erfassung der technischen und biologischen Materialien und Produkte

Für die Berechnung der technischen und biologischen Materialien und Produkte wird ebenso der Referenzfahrzeugansatz verwendet. Die Materialien werden gemäß der Werkstoffklassifizierung nach VDA 231-106 erfasst. Dabei umfassen die VDA-Kategorien 1 bis 9, mit Ausnahme der Kategorie 7.1, die technischen Materialien (zum Beispiel Stahl, Polymerwerkstoffe). VDA-Kategorie 7.1 umfasst die biologischen Materialien (zum Beispiel Leder, Holz).

### Methodik zur Erfassung nachhaltig beschaffter biologischer Materialien

Der oben dargestellte Referenzfahrzeugansatz wird ebenfalls für die Berechnung der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft wurden, verwendet. Maßgeblich für die Erhebung der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft wurden, ist deren Definition: Ein biologisches Material gilt als nachhaltig beschafft, wenn es nach einem anerkannten und weit verbreiteten Zertifizierungssystem zertifiziert ist. In diesem Bezug gilt beim Volkswagen Konzern das Material Leder als nachhaltig beschafft. Gemäß einem Spezifikationsdokument für nachhaltiges Leder müssen Lieferanten über ein Zertifikat der Leather Working Group (LWG) oder ein vergleichbares Zertifikat einer ähnlichen Organisation verfügen.

Biologische Materialien werden gemäß VDA-Kategorie 7.1 modifizierte organische Naturstoffe erfasst. Diese umfasst neben Leder auch weitere organische Naturwerkstoffe, wie Holz oder Baumwollfleece. Um das Leder innerhalb der VDA-Kategorie 7.1 zu bestimmen, wurde eine strukturierte Analyse für gewichtsrelevante Teile je Fahrzeug durchgeführt, um alle Werkstoffe aufzulisten, die infolge ihrer Reinstoffe (beispielsweise Kollagen) auf einen Lederwerkstoff hindeuten. Solche Reinstoffe wurden nur für den Tiguan identifiziert, der ID.4 enthält kein Leder.

Biokraftstoffe, die für nicht-energetische Zwecke verwendet werden, finden keine Anwendung im Produkt.

### Methodik zur Erfassung von Sekundärmaterialanteilen

Hinsichtlich der Berechnung des Anteils der einfließenden Sekundärmaterialien wird der oben genannte Referenzfahrzeugansatz verwendet. Die Materialien werden gemäß der Werkstoffklassifizierung VDA 231-106 erhoben.

Zur Ermittlung der Sekundärmaterialanteile in Fahrzeugen hat der Volkswagen Konzern einen standardisierten Prozess entwickelt. Grundsätzlich wird die Bestimmung des Sekundärmaterialanteils nach DIN EN ISO 14021:2012 angestrebt. Dieser Prozess folgt einer internen Arbeitsanweisung, welche extern geprüft wurde. Die Ermittlung der Sekundärmaterialanteile erfolgt systemunterstützt. Für die VDA-Kategorien 1-3 erfolgt eine Erhebung des Sekundärmaterialanteils auf Basis von Verbandsdaten und für die VDA-Kategorien 4-9 auf Basis von Lieferantendaten. Das Ergebnis zum Sekundärmaterialanteil im Fahrzeug wird als Spannweite angegeben. Die Ergebnisse bilden den Stand der zur Erhebung verfügbaren Daten ab.

Bei den Ressourcenzuflüssen spielen auch Verpackungen eine Rolle im Hinblick auf das Produkt. Als Produkt wird in diesem Kontext das Fahrzeug berücksichtigt. Zubehör oder andere Materialien sind nicht berücksichtigt. Verpackungen im Sinne der ESRS-Definition sind Materialien, die an den Benutzer oder Verbraucher weitergeben werden. Der Volkswagen Konzern verwendet zwar Verpackungsmaterialien für den Transport der Fahrzeuge zu den Händlern, entfernt diese aber vor Übergabe an den Benutzer oder Verbraucher. Daher ist der Transportschutz gemäß der ESRS-Definition nicht als Verpackung zu verstehen und wird in der Berichterstattung nicht berücksichtigt.

### Vermeidung doppelter Zählung bei Wiederverwendung und Recycling

Derzeit werden in der Produktion keine wiederverwendeten Komponenten eingesetzt, sodass eine Doppelzählung von wiederverwendeten und recycelten Komponenten ausgeschlossen werden kann.

### Methodik zur Erfassung der quantitativen Ressourcenzuflüsse des Porsche AG Konzerns

Für die Ermittlung des Gesamtmaterialverbrauchs für die produzierten Fahrzeuge wird für jede Baureihe für ein repräsentatives Fahrzeug die prozentuale Materialzusammensetzung ausgewertet. Die Auswertungskategorien ergeben sich aus der VDA-Norm 231-106 „Werkstoff-Klassifizierung im Kraftfahrzeugbau: Aufbau und Nomenklatur". Über die Gesamtzahl der produzierten Fahrzeuge und des Durchschnittsgewichtes pro Baureihe können schließlich übergeordnete Gesamtsummen für die Materialverbräuche pro Werkstoffgruppe ermittelt

werden. Das relevanteste biologische Material in den Porsche Fahrzeugen ist Leder. Eine Erhebung des Anteils an Sekundärmaterial für die im Porsche AG Konzern produzierten Fahrzeuge war für das Berichtsjahr 2024 nicht umsetzbar.

## GESAMTGEWICHT VERWENDETER PRODUKTE UND MATERIALIEN IM PORSCHE AG KONZERN

| | Einheit | 2024 |
|---|---|---|
| Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und technischer und biologischer Materialien | t | 621.679 |
| Gewicht der technischen Materialien | t | - |
| Gewicht der biologischen Materialien | t | - |
| Anteil der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft werden | % | 0,2 |

### Methodik zur Erfassung der quantitativen Ressourcenzuflüsse der TRATON GROUP

Das Gesamtgewicht der Fahrzeuge wird entweder auf Basis von Lieferantendaten zum Gewicht der Teile oder durch direktes Wiegen der Fahrzeuge berechnet. Zur Berechnung des Gesamtwertes werden die Gewichtsdaten für jede Produktgruppe gemittelt und mit dem Produktionsvolumen multipliziert. Das Gesamtgewicht der Produkte wird in Materialgruppen aufgeteilt und der entsprechende Anteil an Sekundärmaterialien wird angewendet.

## GESAMTGEWICHT VERWENDETER PRODUKTE UND MATERIALIEN BEI DER TRATON GROUP

| | Einheit | 2024 |
|---|---|---|
| Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und technischer und biologischer Materialien | t | 2.473.853 |
| Gewicht der technischen Materialien | t | - |
| Gewicht der biologischen Materialien | t | - |
| Anteil der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft werden | % | 0,00 |
| Gewicht der verwendeten wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien | t | 604.511 |
| Prozent an verwendeten wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkten und Materialien | % | 24,4 % |

## Ressourcenabflüsse

In der Konzernnorm 98000 werden Indikatoren für Abfälle definiert, die weltweit an allen Standorten einheitlich erhoben werden sollen. Dies umfasst sowohl Produktionsabfälle als auch nicht produktionsspezifische Abfälle.

Im Rahmen der Site Checklist werden zudem freiwillige Kriterien für den Umgang mit Abfällen beschrieben. Hinsichtlich der Abfallentsorgung umfasst dies zum Beispiel Entsorgerauditierungen für Abfallströme, ein Verbot der Deponierung produktionsspezifischer Abfälle sowie Quoten zum maximalen Anteil von Beseitigungsabfällen in der Produktion. In Bezug auf Verpackungen und Einwegprodukte wurden Kriterien wie die Substitution von Einwegverpackungen durch Mehrwegalternativen oder das Recycling von Verpackungsmaterialien festgelegt.

### Material- und Produktabflüsse

Schwerpunkte der Geschäftstätigkeit sind die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren und Fahrzeugsoftware und -batterien, die Produktion und der Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit Originalteilen. Das Produktportfolio erstreckt sich von Kleinwagen bis hin zu Fahrzeugen aus dem Luxussegment. Es beinhaltet auch Motorräder und wird durch Mobilitätslösungen ergänzt. Der Bereich Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Lkw und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Das Angebot im Bereich Nutzfahrzeuge beginnt bei leichten Transportern und erstreckt sich bis hin zu schweren Lkw und Bussen.

Um einen Beitrag zu einer kreislauforientierten Wirtschaftsweise zu leisten, wird bereits bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge auf die Recyclingfähigkeit der benötigten Werkstoffe und auf die Vermeidung von Schadstoffen geachtet. Gemäß der aktuellen europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge müssen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an ihrem Lebensende zu 85 % recycelbar und zu 95 % verwertbar sein. Alle in Europa zugelassenen Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns erfüllen diese gesetzliche Vorschrift.

Darüber hinaus enthält die Konzernnorm zum Thema Recycling Anforderungen an die Kreislauffähigkeit der Fahrzeuge. Zum Beispiel bestehen Designempfehlungen, die es ermöglichen, Materialien nach Lebenswegende der Fahrzeuge besser voneinander zu trennen. Ein weiteres Beispiel ist die Kennzeichnung aller Bauteile aus Kunststoff nach international gültigen ISO-Normen, um sie später identifizieren und sortenrein trennen zu können.

Die Fahrzeuge erfüllen bereits jetzt eine lange Nutzungsdauer, wobei das Durchschnittsalter eines Altfahrzeugs in Europa nach Angaben der nationalen Behörden 14 bis 20 Jahre beträgt. Diese Nutzungsdauer trägt im Rahmen einer kreislauffähigen Wirtschaftsweise zur Minimierung des Ressourcen- und Energieverbrauchs sowie zur erweiterten Herstellerverantwortung bei.

### Haltbarkeit der Produkte im Branchenvergleich

Für die Pkw wird eine Laufleistung von 200.000 Kilometern angenommen. Dies entspricht einem Standardwert, der vom Volkswagen Konzern und verschiedenen Autoherstellern in der Ökobilanzierung verwendet wird. Dieser Wert wurde zudem durch eine wissenschaftliche Arbeit von Weymar & Finkbeiner (2016) bestätigt, in der verschiedene Datensätze, unter anderem des Kraftfahrt-Bundesamtes, mit einer Stichprobe von mehr als 800.000 Fahrzeugen statistisch ausgewertet wurden.

TRATON GROUP-Fahrzeuge sind so konstruiert und gebaut, dass sie über einen langen Zeitraum funktionsfähig bleiben. Ihre Langlebigkeit wird durch regelmäßige Wartung und die Reparatur oder den Austausch defekter Teile unterstützt. Allerdings gibt es derzeit keinen branchenweiten Standard oder eine durchschnittliche Methode zur Berechnung der Lebensdauer von schweren Nutzfahrzeugen.

### Reparierbarkeit

Die Orientierung des Volkswagen Konzerns an hoher Qualität mit einer geringen Reparaturbedürftigkeit und guter Reparierbarkeit zielt auf eine hohe Langlebigkeit der Fahrzeuge in der Nutzungsphase ab und ist damit ein wichtiger Beitrag zur Ressourceneffizienz.

#### Verfügbarkeit von Ersatzteilen

In Deutschland unterstützt ein Netzwerk von etwa 2.000 Servicepartnern die Reparaturarbeiten an Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns. Die Service-Experten und Expertinnen sind mit modernster Technologie sowie Spezialwerkzeugen ausgestattet, um auf effiziente und qualitativ hochwertige Reparaturen hinzuwirken.

Der Volkswagen Konzern bietet seinen Kundinnen und Kunden eine hohe Teileverfügbarkeit und liefert diese schnellstmöglich. So können die Servicepartner Reparaturen und Services schnell durchführen. Zudem sorgt eine automatische Belieferung der Schnelldrehteile dafür, dass das Volkswagen Servicepartnernetzwerk stets eine direkte und zeitnahe Versorgung gewährleisten kann.

#### Reparaturdauer

Die Gestaltung der Fahrzeuge ermöglicht eine schnelle und umfassende Reparaturfähigkeit, die sich stark an die jeweiligen Schadensursachen anpasst. So ist beispielsweise der Ersatz des Frontscheinwerfers beim Tiguan Modelljahr 2025 gemäß Reparaturleitfaden in 110 Zeiteinheiten (entspricht 66 Minuten) möglich. Oft sind bei leichten Crash-Schäden jedoch nicht die hochkomplexen und teuren LED-Scheinwerfer betroffen. Vielmehr reicht ein Ersatz der Kunststoff-Scheinwerferhalterungen. Für diese abweichende Reparaturlösung gibt es neben den kostengünstigen Scheinwerferlaschen auch eine separate Arbeitsposition. Darüber hinaus ist diese kundenorientierte Reparaturlösung nachhaltig und reduziert die Ersatzteilkosten und die Arbeitszeit im Vergleich zum Ersatz des gesamten Scheinwerfers.

Auch im Bereich der HV-Batterien wird den Fachwerkstätten und den Schadensgutachtern der Versicherungen einen Schadensbeurteilungskatalog für alle Batteriekomponenten zur Verfügung gestellt. Im Falle einer Unfallreparatur wird so sichergestellt, dass wiederverwendbare Komponenten, wenn ökologisch und ökonomisch sinnvoll, im Fahrzeug verbleiben können und nur defekte Komponenten ausgetauscht werden. Für diese Tätigkeiten werden dem Handel umfangreiche Werkstattinformationen inklusive der benötigten Reparaturzeiten bereitgestellt.

### Kosten

Der Volkswagen Konzern bietet ein umfangreiches Leistungsspektrum mit zeitwertgerechtem Service und hoher Ersatzteilqualität an, was kostengünstigere Reparaturen ermöglicht. Dazu zählt beispielsweise der Volkswagen Economy Service für Fahrzeuge ab einem Alter von vier Jahren, der Kundinnen und Kunden in Deutschland angeboten wird. Dies unterstreicht das Bestreben des Unternehmens, die Gesamtkosten für den Fahrzeugbesitzer zu senken.

### Anteil an recycelbarem Inhalt in Produkten

Nach der europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge müssen Pkw (M1) und leichte Nutzfahrzeuge (N1) am Ende ihrer Lebensdauer zu 85 % recycelbar und zu 95 % verwertbar sein. Alle in Europa zugelassenen Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns erfüllen diese Standards.

Die Berechnungsmethode der Recycling- und Verwertungsquoten folgt der ISO-Norm 22628 (Straßenfahrzeuge – Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit – Berechnungsverfahren). Die Berechnungen erfolgen in einem internen IT-System und basieren auf den Materialdatenblättern der verwendeten Bauteile und Werkstoffe.

Informationen zum Thema Verpackung finden sich unter dem Abschnitt „Methodik zur Erfassung von Sekundärmaterialanteilen".

### Relevante Abfallströme und Materialien im Abfall

Als Automobilhersteller sind für den Volkswagen Konzern insbesondere die produktionsspezifischen Abfallströme von großer Bedeutung. Der größte Anteil entfällt dabei auf Metallschrott, der aus Spänen, Blechstanzabfällen, Gussteilen und anderen Metallresten besteht. Die Zusammensetzung des Metallschrotts variiert je nach Produktionsprozess und verwendeten Materialien. So überwiegt bei der Karosseriefertigung Stahlschrott, während bei der Herstellung von Motoren und Getrieben hauptsächlich Aluminiumschrott anfällt.

Neben Metallschrott fallen auch kunststoffhaltige Abfälle in großen Mengen an. Diese entstehen beispielsweise beim Spritzgießen, Extrudieren oder bei der mechanischen Bearbeitung von Innenraumbauteilen, Stoßfängern und anderen strukturellen Fahrzeugteilen. Die Zusammensetzung dieser Abfälle ist sehr vielfältig und umfasst größtenteils Polypropylen, Polyethylen, Polyurethan sowie Verbundwerkstoffe.

Ein weiterer bedeutender Abfallstrom sind Lackschlämme, die beim Lackieren von Fahrzeugen entstehen. Ihre Zusammensetzung hängt von der verwendeten Lackart ab und kann Lösemittel, Pigmente, Harze, Füllstoffe und Additive enthalten. Zusätzlich fallen durch die Anlieferung von Bauteilen Verpackungsmaterialien aus Papier, Karton oder Kunststoff an. Schließlich sind gefährliche Abfälle zu nennen, die unter anderem bei der chemischen Oberflächenbehandlung und -beschichtung von Karosserieteilen, durch den Austausch von gebrauchten Ölen und Schmierstoffen sowie durch den Einsatz von Reinigungs- und Lösungsmitteln entstehen.

## KENNZAHLEN ZUM ABFALLAUFKOMMEN

| | | 2024 | | 2023 | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Einheit | Volkswagen Konzern | Gesellschaften mit operativer Kontrolle | Volkswagen Konzern | Gesellschaften mit operativer Kontrolle |
| Abfälle gesamt[1] | t | 2.357.654 | 573.762 | 2.420.453 | 641.200 |
| Abfälle zur Verwertung gesamt | t | 2.185.092 | 556.443 | 2.278.457 | 613.576 |
| Abfälle zur Verwertung – Vorbereitung zur Wiederverwertung | t | 171.809 | 21.174 | 160.609 | 20.872 |
| Davon nicht gefährliche Abfälle[2] | t | 158.931 | 11.513 | - | - |
| Davon gefährliche Abfälle[2, 4] | t | 12.878 | 9.661 | - | - |
| Abfälle zur Verwertung - Recycling | t | 1.875.417 | 485.566 | 1.844.070 | 540.611 |
| Davon nicht gefährliche Abfälle[2] | t | 1.773.202 | 471.282 | - | - |
| Davon gefährliche Abfälle[2, 4] | t | 102.216 | 14.283 | - | - |
| Abfälle zur Verwertung – andere Verwertungsmaßnahmen[5] | t | 137.866 | 49.703 | 273.779 | 52.093 |
| Davon nicht gefährliche Abfälle[2] | t | 93.043 | 46.867 | - | - |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Davon gefährliche Abfälle[2, 4] | t | 44.823 | 2.837 | - | - |
| Abfälle zur Beseitigung gesamt | t | 172.596 | 17.318 | 141.996 | 27.624 |
| Abfälle zur Beseitigung - Verbrennung | t | 19.229 | 14.514 | 15.996 | 23.969 |
| Davon nicht gefährliche Abfälle[2] | t | 3.130 | 3.750 | - | - |
| Davon gefährliche Abfälle[2, 4] | t | 16.098 | 10.765 | - | - |
| Abfälle zur Beseitigung - Deponierung | t | 144.750 | 2.586 | 110.417 | 3.014 |
| Davon nicht gefährliche Abfälle[2] | t | 114.262 | 736 | - | - |
| Davon gefährliche Abfälle[2, 4] | t | 30.487 | 1.851 | - | - |
| Abfälle zur Beseitigung – andere Beseitigungsmaßnahmen[6] | t | 8.618 | 218 | 15.583 | 641 |
| Davon nicht gefährliche Abfälle[2] | t | 6.740 | 218 | - | - |
| Davon gefährliche Abfälle[2, 4] | t | 1.878 | 0 | - | - |
| Davon radioaktive Abfälle[2] | t | 0 | 0 | - | - |
| Abfälle nicht recycelt[3] | t | 310.492 | 67.022 | 415.775 | 79.717 |
| Abfälle nicht recycelt – Anteil an Abfallmenge gesamt[3] | % | 13,2% | 11,7% | 17,2% | 12,4% |
| Gefährliche Abfälle gesamt[2] | t | 210.023 | 39.396 | - | - |

1 Die Abfallbilanz enthält Schätzwerte, welche unter anderem mittels Anwendung von unternehmenstypischen Verteilschlüsseln erhoben wurden.
2 Für das Jahr 2023 ist keine Berichterstattung möglich.
3 Ohne Abfälle zur Verwertung – Vorbereitung zur Wiederverwendung.
4 Abfallmengen, deren Gefährlichkeit nicht validiert werden konnte, werden als gefährlicher Abfall eingestuft.
5 Abfallmengen, deren Verwertungsverfahren nicht validiert werden konnte, werden den anderen Verwertungsmaßnahmen zugeordnet.
6 Abfallmengen, deren Beseitigungsverfahren nicht validiert werden konnte, werden den anderen Beseitigungsmaßnahmen zugeordnet.
Die Angaben für das Jahr 2023 erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

### Methoden zur Berechnung des anfallenden Abfalls

Die anfallenden Mengen aller Abfälle sind zu bilanzieren. Hierfür sind die Massen derjenigen Abfälle zu ermitteln, welche die Werksgrenze verlassen oder in werkseigenen Entsorgungsanlagen (zum Beispiel Deponien oder Verbrennungsanlagen) entsorgt werden. Unter die Gesamtmenge des Abfalls fallen auch Abfälle, die zur Wiederverwendung vorbereitet, recycelt, in sonstiger Weise verwertet, verbrannt, deponiert oder anderweitig beseitigt werden. Abfälle sind durch Wägung oder Berechnung der Stückgewichte zu erfassen.

Für weiterführende Informationen hinsichtlich der Erfassung von Umweltdaten siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“.

# EU-Taxonomie

Ökologisch nachhaltig wirtschaften – das ist eine der zentralen Herausforderungen unserer Zeit. Die EU hat Kriterien definiert, um den Grad der ökologischen Nachhaltigkeit von Unternehmen zu bestimmen: Wir gestalten mit unseren taxonomiekonformen Investitionen in Entwicklungsleistungen und Sachanlagen bereits heute die Zukunft im Sinne der EU-Taxonomie ökologisch nachhaltig.

## HINTERGRÜNDE UND ZIELE

Im Rahmen des European Green Deal hat die Europäische Union (EU) die Themen Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit in das Zentrum ihrer politischen Agenda gerückt, um bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Der Finanzsektor soll entscheidend dazu beitragen, dieses Ziel zu verwirklichen. Dazu hat die EU im Jahr 2021 die „Strategie zur Finanzierung einer nachhaltigen Wirtschaft" veröffentlicht. Sie zielt darauf ab, die Finanzierung der Transformation zu einer nachhaltigen Wirtschaft zu unterstützen und enthält Vorschläge für Maßnahmen in den Bereichen Finanzierung des Übergangs zur Nachhaltigkeit, Inklusivität, Widerstandsfähigkeit und Beitrag des Finanzsektors sowie globale Ambition. Sie basiert auf dem EU-Aktionsplan zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums von 2018 und enthält neben den Bausteinen „Offenlegungen" und „Instrumente" als wesentlichen Baustein die EU-Taxonomie (Verordnung (EU) 2020/852 und zugehörende erlassene delegierte Rechtsakte).

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem für nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten. Eine Wirtschaftstätigkeit gilt als taxonomiefähig (eligible), wenn sie in der EU-Taxonomie aufgeführt ist und somit potenziell zur Verwirklichung mindestens eines der folgenden sechs Umweltziele beitragen kann:

- Klimaschutz
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme.

Sie ist erst dann als ökologisch nachhaltig, also als taxonomiekonform (aligned), einzustufen, wenn alle der folgenden drei Bedingungen erfüllt sind:

- Erbringung eines substanziellen Beitrags zu einem der Umweltziele durch Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Bewertungskriterien, zum Beispiel Höhe der $CO_2$-Emissionen für das Umweltziel Klimaschutz.
- Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Do-No-Significant-Harm (DNSH)-Kriterien, die verhindern, dass es zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer anderer Umweltziele kommt, zum Beispiel durch die Produktion oder das Produkt.
- Einhaltung von Rahmenwerken zum Mindestschutz (Minimum Safeguards), die für alle Wirtschaftstätigkeiten gelten und sich vor allem auf Menschenrechte, Sozial- und Arbeitsstandards beziehen.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die noch Auslegungsunsicherheiten unterliegen und die bei späterer Klarstellung durch die EU zu Änderungen in der Berichterstattung führen könnten. Es besteht letztlich das Risiko, dass die als taxonomiekonform ausgewiesenen Kennzahlen anders zu beurteilen wären. Unsere Interpretation ist nachstehend dargestellt.

## WIRTSCHAFTSAKTIVITÄTEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Mit unserer Konzernstrategie „The Group Strategy – Mobility for generations" stellen wir uns den globalen Herausforderungen der Automobilindustrie. Mit unserem Zielbild „The Global Automotive Tech Driver" wollen wir weltweit treibende Kraft der Mobilität sein. Ressourceneinsatz und Emissionen unseres Produktportfolios sowie unserer Standorte haben dabei unsere besondere Aufmerksamkeit. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und richten unsere eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Unsere Ambition ist es, als Unternehmen bis 2050 bilanziell $CO_2$-neutral zu sein.

Die Aktivitäten des Volkswagen Konzerns im fahrzeugbezogenen Geschäft mit Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen sowie Motorrädern beinhalten die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen. Dazu zählen wir auch unsere Finanzdienstleistungen und weitere fahrzeugbezogene Dienste und Leistungen. Aktivitäten in diesen Bereichen sind im Sinne der EU-Taxonomie geeignet, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz durch den Ausbau sauberer oder klimaneutraler Mobilität zu erbringen.

Die Aktivitäten des Volkswagen Konzerns im Bereich Power Engineering umfassen die Entwicklung, Konstruktion und Fertigung sowie den Vertrieb und Service von Maschinen und Apparaten. Auch diese Aktivitäten sind dem Umweltziel Klimaschutz zuzuordnen.

Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen der EU-Taxonomie ergeben sich für uns keine Aktivitäten, die eigens einem der fünf weiteren Umweltziele Rechnung tragen.

Die Zuordnung unserer Aktivitäten des fahrzeugbezogenen Geschäfts sowie von Power Engineering zu den in der EU-Taxonomie im Umweltziel Klimaschutz aufgeführten Wirtschaftstätigkeiten ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Die dynamische Entwicklung der Regularien zur EU-Taxonomie kann in Zukunft zu Anpassungen der Wirtschaftstätigkeiten führen.

| Wirtschaftstätigkeit gemäß EU-Taxonomie | Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit | Zuordnung im Volkswagen Konzern |
|---|---|---|
| **Umweltziel: Klimaschutz** | | |
| **3. Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren** | | |
| 3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff | Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff. | Power Engineering |
| 3.3 Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien | Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von $CO_2$-armen Fahrzeugen, Schienenfahrzeugen und Schiffen. | Fahrzeugbezogenes Geschäft |
| 3.6 Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien | Herstellung von Technologien, die auf eine erhebliche Verringerung der Treibhausgasemissionen in anderen Wirtschaftssektoren abzielen, sofern diese Technologien nicht unter die anderen Wirtschaftstätigkeiten des verarbeitenden Gewerbes/der Herstellung von Waren fallen. | Power Engineering |
| 3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten | Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von Automobil- und Mobilitätssystemen und -komponenten, die für die Bereitstellung und Verbesserung der Umweltleistung des Fahrzeugs von wesentlicher Bedeutung sind. | Fahrzeugbezogenes Geschäft |
| **9. Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen** | | |
| 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation | Forschung, angewandte Forschung und experimentelle Entwicklung im Bereich von Lösungen, Prozessen, Technologien, Geschäftsmodellen und anderen Produkten für die Verringerung oder Vermeidung oder den Abbau von Treibhausgasemissionen, bei denen die Eignung zur Verringerung oder Vermeidung oder zum Abbau von Treibhausgasemissionen bei den Wirtschaftstätigkeiten, auf die abgezielt wird, wenigstens in einem einschlägigen Umfeld im Einklang mit mindestens dem Technologie-Reifegrad 6 nachgewiesen wurde. | Power Engineering |

## Wirtschaftstätigkeiten fahrzeugbezogenes Geschäft

### Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien"

Wir ordnen alle Aktivitäten des fahrzeugbezogenen Geschäfts, die im Zusammenhang mit der Entwicklung, der Produktion, dem Vertrieb einschließlich der Finanzdienstleistungen sowie dem Betrieb und Service von Fahrzeugen stehen, dieser Wirtschaftstätigkeit zu. Dies bezieht sich unabhängig von der jeweiligen Antriebstechnologie auf alle von uns hergestellten Pkw, leichten Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse sowie Motorräder und schließt auch die Originalteile ein.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir die von uns hergestellten Fahrzeuge nach Modellen und Antriebstechnologien differenziert und die mit diesen verbundenen $CO_2$-Emissionen gemäß der aktuell gültigen Vorschriften analysiert. So haben wir aus der Gesamtheit der taxonomiefähigen Fahrzeuge diejenigen identifiziert, die die Bewertungskriterien einhalten und anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu gehören alle vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) des Volkswagen Konzerns. Bis zum 31. Dezember 2025 gilt dies darüber hinaus für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit $CO_2$-Emissionen von weniger als 50 g/km gemäß WLTP – darunter fällt der größte Teil unserer Plug-in-Hybride.

### Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten"

Die Komponenten, die eine Schlüsselrolle bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen spielen, werden in dieser Wirtschaftstätigkeit berichtet. Wir ordnen hier den Verkauf an Dritte der von uns produzierten Motoren und Aggregate für vollelektrische Fahrzeuge zu; dies umfasst im Wesentlichen den Verkauf dieser Komponenten an unsere chinesischen Joint Ventures.

Weitere Aktivitäten, die mit dem originären fahrzeugbezogenen Geschäft unmittelbar zusammenhängen und unseres Erachtens ebenfalls diesen Wirtschaftstätigkeiten zuzuordnen sind, berücksichtigen wir zunächst nicht beziehungsweise interpretieren diese zunächst als nicht taxonomiefähig, da zum heutigen Stand der Regelungen der EU-Taxonomie noch unklar ist, wo sie gemäß EU-Taxonomie zu erfassen wären. Darunter fallen insbesondere der Verkauf von weiteren Motoren und Aggregaten sowie Teilelieferungen, der Handelsverkauf konzernfremder Produkte und die lizenzierte Fertigung durch Dritte. Sicherungsgeschäfte und einzelne Tätigkeiten, die wir im Konzernabschluss vor allem unter „Sonstige Umsatzerlöse" abbilden, sind nach aktueller Einschätzung keiner Wirtschaftstätigkeit der EU-Taxonomie zuzuordnen und wurden von uns daher zunächst als nicht taxonomiefähig eingestuft.

### Wirtschaftstätigkeiten Power Engineering

Im Bereich Power Engineering haben wir unsere Aktivitäten hinsichtlich der Klassifizierung gemäß EU-Taxonomie analysiert und diese mit Ausnahme des Neubaugeschäfts mit Schwerölmotoren sowie einzelner Komponenten zur Förderung und Verarbeitung fossiler Energieträger als taxonomiefähig identifiziert. Um darüber hinaus für einzelne Aktivitäten den substanziellen Beitrag zum Klimaschutz nachweisen zu können, haben wir eine systematische, parametrisierte Methode zur Berechnung der Lebenszyklus-Treibhausgas (THG)-Emissionen entwickelt, die den Anforderungen des Einzelmaschinen- und Anlagenbaus gerecht wird. Dieser Ansatz wurde für den Geschäftsbereich Turbomaschinen durch einen unabhängigen Dritten bestätigt und soll zukünftig auf weitere Geschäftsbereiche ausgedehnt werden.

#### Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff"

Unsere Aktivitäten in Bezug auf die Herstellung von Anlagen für die Erzeugung von Wasserstoff sind taxonomiefähig: Hierzu zählen die von uns hergestellten Elektrolyseure sowie die durch uns errichteten kompletten Wasserstoff-Anlagen. Für den substanziellen Beitrag ist darüber hinaus ein Nachweis bezüglich der Lebenszyklus-THG-Emissionen des später vom Nutzer der Anlage hergestellten Wasserstoffs zu erbringen, was in Abhängigkeit von der zur Elektrolyse verwendeten Energiequelle steht.

Die Herstellung von Anlagen zur Verwendung von Wasserstoff, wie sie für eine wasserstoffbasierte Energie- und Rohstoffversorgung benötigt werden, leistet einen substanziellen Beitrag zum Klimaschutz. Hierzu zählen die von uns hergestellten Kompressoren für den Transport, die Verdichtung oder die Verflüssigung von Wasserstoff, Tanks und Equipment zur Speicherung von Wasserstoff sowie Reaktoren und Anlagen zur Verarbeitung von Wasserstoff zu wasserstoffbasierten synthetischen Brennstoffen.

#### Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien"

Die Beschreibung dieser Wirtschaftstätigkeit führt dazu, dass nur die hergestellten Technologien taxonomiefähig sind, die auf eine erhebliche Verringerung der Treibhausgasemissionen in anderen Wirtschaftssektoren abzielen. Wir ordnen hierunter alle Neubauaktivitäten ein, die den Einsatz von Gas und klimaneutralen, synthetischen Kraftstoffen ermöglichen wie beispielsweise die Herstellung von Gas- und Dual-Fuel-Motoren, alle Industrielösungen zur Energiespeicherung und Sektor-Kopplung, zum Beispiel Wärmepumpen, sowie alle Lösungen für die Abscheidung, anschließende Speicherung oder erneute Nutzung von $CO_2$ (Carbon Capture Utilisation and Storage Technologie, CCUS). Diese Aktivitäten werden durch das Service-und-After-Sales-Geschäft komplettiert, das die Ertüchtigung und Modernisierung bestehender Anlagen umfasst. Zum Beispiel rüsten wir durch sogenannte „Retrofits" die maritime Bestandsflotte technisch so um, dass Einsparungen von $CO_2$-Emissionen ermöglicht werden.

Für den substanziellen Beitrag zur Wirtschaftstätigkeit 3.6. ist nachzuweisen, dass die Verwendung des hier berichteten Produkts erhebliche Einsparungen an Lebenszyklus-THG-Emissionen im Vergleich zu der am Markt verfügbaren leistungsfähigsten Alternative ermöglicht. Die Betrachtung der Lebenszyklus-THG-Emissionen des Produkts selbst reicht für den Nachweis nicht aus, vielmehr ist zusätzlich die Differenz zu den Emissionen der Alternativtechnologie zu berechnen und zu bewerten. Dazu wenden wir die systematische, parametrisierte Methode zur Berechnung der Lebenszyklus-THG-Emissionen auf die von uns hergestellten Industrielösungen CCUS, Großwärmepumpen, Energiespeichersysteme und Anwendungen in der Papierindustrie an.

### Wirtschaftstätigkeit 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation"

Hierunter fällt gemäß Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit unter anderem die angewandte Forschung im Bereich von Technologien zur Verringerung oder Vermeidung von Treibhausgasemissionen. Wir ordnen hier unser Lizenzgeschäft ein, über das wir unsere Entwicklungsleistungen in Form von Fertigungsunterlagen zur Verfügung stellen, auf Basis derer unsere Lizenznehmer berechtigt sind, entsprechende Gas- und/oder Dual-Fuel-Motoren zu fertigen.

## DO NO SIGNIFICANT HARM (DNSH)

Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien", 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten" sowie 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff" und 3.6 „Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien" analysiert.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft wurden die jeweiligen Analysen im Wesentlichen für unsere vollelektrischen Fahrzeuge sowie auf Ebene der Produktionsstandorte durchgeführt, an denen heute oder zukünftig Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse sowie Komponenten gefertigt werden, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien" und 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten" erfüllen beziehungsweise gemäß unserer Fünfjahresplanung künftig erfüllen sollen – auf Basis der aktuell gültigen Vorschriften. Von den rund 40 einbezogenen Standorten liegt der Großteil in der EU sowie einzelne in Großbritannien, der Türkei, Südafrika, den USA, Mexiko, Brasilien, Argentinien sowie China und Indien. Es wurden auch die Standorte einbezogen, die spezifische Komponenten für elektrifizierte Fahrzeuge herstellen.

Für den Bereich Power Engineering wurden die jeweiligen Analysen projektbezogen und im Wesentlichen auf Ebene der Standorte durchgeführt, an denen entsprechende Komponenten für die Systeme gefertigt werden beziehungsweise die Versorgungskette verantwortet wird, welche die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeiten 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff" sowie 3.6 „Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien" erfüllen beziehungsweise gemäß unserer Fünfjahresplanung künftig erfüllen sollen. Dies sind fünf Standorte in Deutschland sowie je einer in der Schweiz und in Schweden.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die Auslegungsunsicherheiten unterliegen, und geht teilweise über die im laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Regularien hinaus. Zudem führt die Anwendung der EU-Taxonomie für Standorte außerhalb der EU aufgrund der dort gegebenenfalls abweichenden geltenden Gesetzeslage zu besonderen Herausforderungen. Im Folgenden stellen wir unsere Interpretation und die wesentlichen Analysen dar, mit denen wir untersucht haben, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag. Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir vor allem für Europa die Anforderungen der DNSH-Kriterien im Berichtsjahr im fahrzeugbezogenen Geschäft für die Pkw, leichte Nutzfahrzeuge und Komponenten produzierenden Standorte sowie die dort gefertigten vollelektrischen Fahrzeuge und deren Komponenten erfüllen.

### Anpassung an den Klimawandel

Wir haben eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung durchgeführt, bei der identifiziert wurde, welche Produktionsstandorte durch physische Klimarisiken beeinträchtigt werden können. Die Bewertung der identifizierten physischen Klimarisiken wurde entsprechend der Lebensdauer des relevanten Anlagevermögens durchgeführt.

Die klimabasierte DNSH-Abschätzung von Volkswagen basiert auf dem Representative-Concentration-Pathway (RCP8.5) und auf dem Shared-Socioeconomic-Pathway (SSP5-8.5) Szenario bis zum Jahr 2050 und geht damit von der höchst anzunehmenden $CO_2$-Konzentration gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) aus. Identifizierte Bedrohungen wurden im lokalen Umfeld auf Relevanz geprüft und gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos erarbeitet.

### Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen

Unsere Wirtschaftsaktivitäten haben wir bezüglich einer nachhaltigen Nutzung und des Schutzes von Wasser- und Meeresressourcen hinsichtlich der drei folgenden Kriterien bewertet: Erhaltung der Wasserqualität genutzter Oberflächengewässer, Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) oder vergleichbare Verfahren, die die Auswirkungen auf Wasserressourcen berücksichtigen, sowie Umsetzung von Maßnahmen bei Wasserstress. Erkannte Risiken aus UVP-Untersuchungen oder vergleichbaren Verfahren werden geprüft und münden bei Relevanz in Maßnahmen und behördlichen Auflagen. Für die Analyse wurden im Wesentlichen ISO 14001-Zertifikate, Informationen aus Standortgenehmigungen und weitere externe Datenquellen in Bezug auf Standorte in Regionen mit erhöhter Risikoexposition zugrunde gelegt.

### Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Wesentliche Bestandteile des Umweltmanagementsystems von Volkswagen sind eine umweltgerechte Abfallwirtschaft in der Produktion, eine Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und eine lange Lebensdauer der Produkte. In seinen Umweltgrundsätzen, im Weißbuch Gesamtfabrik sowie in der goTOzero-Strategie definiert Volkswagen Vorgaben zur Kreislaufwirtschaft.

Die Anforderungen im Produktbereich für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge werden durch die Umsetzung der gesetzlichen End-of-Life-Vehicle-Anforderungen in Verbindung mit der Typprüfung der Fahrzeugmodelle berücksichtigt. Darüber hinaus hat jede Marke Ziele und Maßnahmen zum Einsatz von Rezyklaten, die in den Neufahrzeugen wieder eingesetzt werden.

Für Lkw und Busse wird auf Ebene der jeweiligen Marke überprüft, inwiefern lokale Gesetzgebungen oder interne Regularien die spezifischen Anforderungen abdecken.

Im Bereich Power Engineering liegt ein großer Hebel zur Kreislaufwirtschaft insbesondere in einer langen Lebensdauer der Produkte, unterstützt unter anderem durch unser Retrofit-Geschäft.

### Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Um als ökologisch nachhaltig zu gelten, darf eine Wirtschaftstätigkeit im Vergleich zur Lage vor Beginn der Tätigkeit nicht zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Boden führen.

Insgesamt ist der Automobilsektor bereits stark reguliert, erkennbar unter anderem an der öffentlich zugänglichen Global Automotive Declarable Substance List (GADSL). Durch implementierte Freigabe- und Kontrollprozesse soll die Einhaltung der für den laufenden Geschäftsbetrieb gültigen gesetzlichen Vorschriften und internen Regelungen sichergestellt werden. In diesem Zusammenhang setzen wir uns in unseren Analysen und Bewertungen auch bereits mit dem Einsatz alternativer Substanzen auseinander.

Im Juni 2023 hat die EU-Kommission das DNSH-Kriterium der EU-Taxonomie neu gefasst. Es besteht Interpretationsspielraum, welche Auswirkungen sich aus den geänderten Anforderungen an interne Prozesse hinsichtlich Substitutionsprüfungen in Bezug auf besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern, SVHC) sowie ab dem Berichtsjahr 2024 auch auf weitere taxonomierelevante Stoffe ergeben.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir bestehende Vorgaben und Prozesse konkretisiert mit dem Ziel, die taxonomierelevanten Stoffe grundsätzlich zu vermeiden und zu ersetzen. Darauf aufbauend beziehen wir in unsere Analysen fahrzeugbezogene Materialien sowie Bauteile hinsichtlich der enthaltenen Stoffe ein, um die Substituierbarkeit der taxonomierelevanten Stoffe unter anderem unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien zu prüfen. Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierende Standorte und die dort gefertigten vollelektrischen Fahrzeuge beziehungsweise deren Komponenten sind entsprechende Substitutionsprüfungen initiiert worden, die vorrangig mit fachlicher und technischer Unterstützung unserer Lieferanten durchgeführt werden müssen. Für die aktuell in Nordamerika und China gefertigten und dort verkauften vollelektrischen Fahrzeuge und Komponenten, für Plug-in-Hybride sowie für die Lkw- und Bus-Marken konnte der Nachweis zur Erfüllung der neuen Regelungen im Berichtsjahr nicht erbracht werden.

Im Bereich Power Engineering sind in den entsprechenden Prozessen Abfragen zu Substitutionsprüfungen sowie Vorgaben zur Durchführung dieser Prüfungen enthalten. Diese wurden im Berichtsjahr hinsichtlich der taxonomierelevanten Stoffe konkretisiert. Die Anforderungen gemäß EU-Taxonomie konnten jedoch nicht erfüllt werden, da der administrative und technische Aufwand zur Überprüfung der taxonomierelevanten Stoffe

angesichts des stark projektbasierten Geschäftsmodells einen unverhältnismäßigen Implementierungs- und Kontrollaufwand darstellt.

### Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu Biodiversität und Ökosystemen sind die relevanten Gebiete identifiziert worden. Soweit biodiversitätssensible Gebiete in der Nähe eines Standorts liegen, wurde überprüft, ob eine naturschutzfachliche Prüfung durchgeführt wurde und ob aus umweltrechtlichen Genehmigungen naturschutzfachliche Maßnahmen auferlegt und umgesetzt worden sind. Ferner wurde geprüft, ob Veränderungen am Erhaltungszustand eines Gebiets aufgetreten sind.

### MINDESTSCHUTZ (MINIMUM SAFEGUARDS)

Zu den Rahmenwerken zum Mindestschutz zählen die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO) sowie die Internationale Charta der Menschenrechte. Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir die Anforderungen der Minimum Safeguards im Berichtsjahr erfüllen.

Als global agierendes Unternehmen nimmt der Volkswagen Konzern seine unternehmerische Verantwortung für die Menschenrechte an, bekennt sich zu diesen Übereinkommen und Erklärungen und bekräftigt seine Zustimmung zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen. Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, interner Regeln sowie der Prinzipien der Verhaltensgrundsätze hat oberste Priorität. Dafür hat der Volkswagen Konzern im Jahr 2022 die Funktion des Menschenrechtsbeauftragten besetzt, dessen Schwerpunkte in den Überwachungs-, Überprüfungs- und Beratungsaufgaben im Sinne des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) liegen.

Zur Vermeidung menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken schreibt das LkSG bestimmte Sorgfaltspflichten vor. Dazu zählen unter anderem die Durchführung von Risikoanalysen, die Verankerung von Präventionsmaßnahmen, Abhilfemaßnahmen sowie die Bereitstellung eines Beschwerdemechanismus. Das Hinweisgebersystem dient als zentrale Anlaufstelle, um Verstöße von Beschäftigten, des Volkswagen Konzerns sowie von Lieferanten zu melden. Beschäftigte können sich mit ihren Anliegen grundsätzlich auch an die innerbetriebliche Arbeitnehmervertretung wenden. Beim Volkswagen Konzern eingehende Hinweise werden in das Hinweisgebersystem überführt und dort weiterbearbeitet. Sobald Verstöße festgestellt werden und Abhilfe notwendig ist, leitet der zuständige Bereich unverzüglich und eigenverantwortlich angemessene Abhilfemaßnahmen ein. Abhilfemaßnahmen, die aus Risikoanalysen hervorgehen oder durch andere Anlässe erforderlich sind, werden ebenfalls durch die verantwortlichen Bereiche definiert und umgesetzt.

Der Volkswagen Konzern überprüft regelmäßig und anlassbezogen im Rahmen von sogenannten Compliance Monitorings, ob die ergriffenen Maßnahmen wirksam sind, um negative Auswirkungen zu vermeiden oder zu mindern. Dies umfasst auch die Prüfung, ob die Verhaltensregeln eingehalten werden und ob Beschwerden bearbeitet wurden.

Des Weiteren regelt neben den Konzernrichtlinien des Konzern Arbeitsschutzes und der Konzernsicherheit die Konzernrichtlinie HR Compliance die organisatorischen Rahmenbedingungen in den kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in Bezug auf Integrität und Compliance in Personalinstrumenten, -maßnahmen und -prozessen und berücksichtigt bei deren Umsetzung die lokal geltenden gesetzlichen, tariflichen und betrieblichen Bestimmungen. Ein in der Konzernrichtlinie fest verankerter Bestandteil sind die Regelungen des Code of Conduct insoweit sie die Einhaltung der Menschenrechte der Beschäftigten einfordern.

Den Geschäftsbeziehungen mit unseren Geschäftspartnern legen wir unter anderem den Code of Conduct für Geschäftspartner zugrunde. Die darin enthaltenen Anforderungen sind vertraglich bindend und werden von uns mithilfe eines Nachhaltigkeitsratings bei relevanten Lieferanten überprüft. Auf bestehende Nachhaltigkeitsrisiken und -verstöße, auch in der vorgelagerten Lieferkette, reagieren wir mit der systematischen Definition und Zuordnung von Maßnahmenpaketen, um die erkannten Verstöße abzustellen. Zudem wurden im Berichtsjahr Schulungen für Zulieferer sowie Audits bei Lieferanten mit erhöhter Risikoexposition durchgeführt. Um im Sinne der internationalen Rahmenwerke und Anforderungen sowie insbesondere dem LkSG unser Managementsystem zu optimieren, haben wir 2022 ein Human-Rights-Focus-System implementiert. Das System hat zum Ziel,

besonders hohe Risiken in unserer Lieferkette im Zusammenhang mit Menschenrechtsverletzungen sowie Umwelt zu erkennen und angemessen zu adressieren.

## LEISTUNGSINDIKATOREN GEMÄß EU-TAXONOMIE-VERORDNUNG

Die EU-Taxonomie definiert die berichtspflichtigen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben. Wir erläutern diese im Folgenden. Zudem sind die gemäß EU-Taxonomie vorgeschriebenen Tabellen am Ende des Kapitels eingefügt.

Die Angaben zu den Umsatzerlösen, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben beziehen sich auf die mittels Vollkonsolidierung in den Abschluss des Volkswagen Konzerns einbezogenen Gesellschaften. Dementsprechend sind Volumina und Finanzdaten unserer chinesischen Joint Ventures nicht berücksichtigt.

Die für den Volkswagen Konzern relevanten Finanzdaten ergeben sich aus dem Konzernabschluss gemäß IFRS für das Geschäftsjahr 2024. Infolge der vorgenommenen Abgrenzung der Wirtschaftstätigkeiten untereinander wurden Doppelzählungen vermieden. Innerhalb einer Wirtschaftstätigkeit wurden die Daten soweit möglich unmittelbar zugeordnet. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir beispielsweise die Erhebung der Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie vorgenommen. Dies gilt sowohl für die Fahrzeuge selbst als auch für die damit verbundenen Finanzdienstleistungen sowie weiteren Dienste und Leistungen. Nur für den Fall, dass dies bei den Investitions- und Betriebsausgaben nicht möglich war, wurden Verteilungsschlüssel auf Basis der geplanten Fahrzeugvolumina angewendet. Im Bereich Power Engineering wurden die verwendeten Schlüssel auf Basis der geplanten Umsatzerlöse ermittelt. Diese Daten und Planungen sind Teil der finanziellen Mittelfristplanung, die die nächsten fünf Jahre umfasst und zu der Vorstand und Aufsichtsrat Beschluss gefasst haben.

### Umsatzerlöse

Die Definition der Umsatzerlöse gemäß EU-Taxonomie entspricht den im IFRS-Konzernabschluss ausgewiesenen Umsatzerlösen, die sich für das Geschäftsjahr 2024 auf 324,7 Mrd. € beliefen (siehe hierzu auch Anhangangabe „Umsatzerlöse" zum Konzernabschluss).

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien" entfielen davon 292,7 Mrd. € beziehungsweise 90,2 % vom Konzernumsatz, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Hierin enthalten sind die Umsatzerlöse nach Erlösschmälerungen aus dem Verkauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen einschließlich der Motorräder, aus Originalteilen, aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft, aus Zinsen und ähnlichen Erträgen sowie Umsatzerlöse, die unmittelbar mit den Fahrzeugen in Zusammenhang stehen wie zum Beispiel Werkstattleistungen und Services.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten" entfielen taxonomiefähige Umsatzerlöse in Höhe von 182 Mio. € beziehungsweise 0,1 % vom Konzernumsatz. Hierin enthalten ist der Verkauf von Motoren und Aggregaten für vollelektrische Fahrzeuge an Dritte.

Von den taxonomiefähigen Umsatzerlösen der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien" hielten 38,3 Mrd. € die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu zählen alle unsere vollelektrischen Fahrzeuge sowie ein Großteil der Plug-in-Hybride. Im Jahr 2024 waren dies 755 Tsd. Fahrzeuge und damit rund 5 % weniger als im Vorjahr. Ihr Anteil am relevanten Absatz – ohne die Fahrzeuge der chinesischen Joint Ventures – lag bei 12,0 (12,7) %. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge machten mit 754 Tsd. Fahrzeugen den Großteil aus; Lkw und Busse verzeichneten einen spürbaren Rückgang gegenüber dem Vorjahr. Der Absatz vollelektrischer Fahrzeuge (BEV) ging im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls spürbar zurück.

Zudem hielten die taxonomiefähigen Umsatzerlöse der Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten" die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird.

Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes erfüllten im fahrzeugbezogenen Geschäft 24,1 (36,5) Mrd. €, das sind 7,4 (11,3) % vom Konzernumsatz, die Taxonomiekonformität. Die taxono-

miekonformen Umsatzerlöse resultieren aus der Wirtschaftstätigkeit 3.3. „Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien" und umfassen im Berichtsjahr 2024 ausschließlich unsere vollelektrischen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge, die in oder für Europa gefertigt wurden. Für die Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten" konnten, unter Berücksichtigung des DNSH-Kriteriums zur Substitutionsprüfung, im Berichtsjahr keine Umsatzerlöse als taxonomiekonform ausgewiesen werden (Vorjahr 165 Mio. €).

Im Bereich Power Engineering verzeichneten unsere Aktivitäten im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff" taxonomiefähige Umsatzerlöse in Höhe von 34 Mio. €, die auch die Kriterien für den substanziellen Beitrag erfüllten. Der Großteil der taxonomiefähigen Umsatzerlöse im Bereich Power Engineering war der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien" zuzuordnen (3,2 Mrd. €). Für 102 Mio. € konnten im Berichtsjahr die komplexen Anforderungen an die Nachweisführung für den substanziellen Beitrag erbracht werden. Weitere 76 Mio. € trug die Wirtschaftstätigkeit 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation" zu den taxonomiefähigen Umsatzerlösen bei.

Im Bereich Power Engineering konnten, unter Berücksichtigung des DNSH-Kriteriums zur Substitutionsprüfung, im Berichtsjahr keine Umsatzerlöse als taxonomiekonform ausgewiesen werden (Vorjahr insgesamt 96 Mio. €)

An den gesamten Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2024

- taxonomiefähige Umsatzerlöse: 296,2 (297,4) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 91,2 (92,3) %
- taxonomiekonforme Umsatzerlöse: 24,1 (36,6) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 7,4 (11,4) %.

## UMSATZERLÖSE 2024

| | UMSATZERLÖSE | | SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ | | EIN-HALTUNG DNSH-KRITERIEN | EIN-HALTUNG MINDEST-SCHUTZ | TAXONOMIEKONFORME UMSATZERLÖSE | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wirtschaftstätigkeiten | Mio. € | %[1] | Mio. € | %[1] | J/N | J/N | Mio. € | %[1] |
| **A. Taxonomiefähige Tätigkeiten** | **296.215** | **91,2** | **38.627** | **11,9** | **J/N** | **J** | **24.104** | **7,4** |
| **Fahrzeugbezogenes Geschäft** | | | | | | | | |
| 3.3 Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien | 292.685 | 90,2 | 38.309 | 11,8 | J/N | J | 24.104 | 7,4 |
| 3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten | 182 | 0,1 | 182 | 0,1 | N | J | - | - |
| **Power Engineering** | | | | | | | | |
| 3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff | 34 | 0,0 | 34 | 0,0 | N | J | - | - |
| 3.6 Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien | 3.237 | 1,0 | 102 | 0,0 | N | J | - | - |
| 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation | 76 | 0,0 | - | - | - | - | - | - |
| **B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten** | **28.441** | **8,8** | | | | | | |
| **Gesamt (A + B)** | **324.656** | | | | | | | |

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.

### Investitionsausgaben

Die Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie beziehen sich auf nachstehende Positionen des IFRS-Konzernabschlusses: Dazu zählen die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie vermieteten Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Diese werden im Anhang zum Konzernabschluss 2024 in den Anhangangaben „Immaterielle Vermögenswerte", „Sachanlagen" und „Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien" ausgewiesen. Zudem sind die Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen, die dort jeweils in der Position „Änderungen Konsolidierungskreis" enthalten sind, hinzuzurechnen. Zugänge zum Goodwill sind dagegen nicht in die Berechnung einzubeziehen.

Im Geschäftsjahr 2024 beliefen sich im Volkswagen Konzern die so definierten Zugänge auf

- 12,7 Mrd. € aus immateriellen Vermögenswerten
- 16,7 Mrd. € aus Sachanlagen
- 38,0 Mrd. € aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien.

Hinzuzuzählen sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2024 bei 0,2 Mrd. € lagen. Somit ergaben sich insgesamt gemäß EU-Taxonomie zu berücksichtigende Investitionsausgaben in Höhe von 67,6 Mrd. €.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Investitionsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien". Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben des fahrzeugbezogenen Geschäfts lagen bei 67,2 Mrd. € beziehungsweise 99,3 % der Investitionsausgaben des Konzerns.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir zur Ermittlung des substanziellen Beitrags gleichläufig mit den Umsatzerlösen die Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie erhoben. Investitionsausgaben wurden, soweit möglich, unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle Investitionsausgaben mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, wurden nicht einbezogen. Die Investitionsausgaben, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, haben wir anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir Verteilungsschlüssel auf Basis der geplanten Volumina vollelektrischer Fahrzeuge für die Konzerngesellschaften abgeleitet. Je nach ihrer hauptsächlichen Geschäftstätigkeit wurden beispielsweise für Vertriebsgesellschaften markenbezogene oder markenübergreifende Verteilungsschlüssel angewendet, für Produktionsgesellschaften Verteilungsschlüssel auf Basis des Standorts. Das bedeutet, dass Investitionen an Standorten, die gemäß der zugrunde gelegten Mittelfristplanung innerhalb der nächsten fünf Jahre ausschließlich vollelektrische Fahrzeuge fertigen werden, über den Verteilungsschlüssel komplett berücksichtigt wurden. Dahingegen wurden Investitionen an Standorten, die keine vollelektrischen Fahrzeuge fertigen, über den Verteilungsschlüssel nicht berücksichtigt. Die so ermittelten Investitionsausgaben im Zusammenhang mit Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag einhalten, beliefen sich auf 23,2 Mrd. €.

Taxonomiekonform waren unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes Investitionsausgaben in Höhe von 18,5 (20,0) Mrd. €, das sind 27,3 (32,6) % der gesamten Investitionsausgaben des Konzerns. Davon entfielen 5,1 Mrd. € auf immaterielle Vermögenswerte, 5,5 Mrd. € auf Sachanlagen sowie 7,9 Mrd. € auf vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Die taxonomiekonformen Investitionsausgaben im Berichtsjahr 2024 haben ausschließlich Bezug zu unseren vollelektrischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen und betreffen vor allem Europa; darin sind Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten von 4,3 Mrd. € und Zugänge zu den Sachanlagen von 5,5 Mrd. € enthalten.

Im Berichtsjahr haben wir taxonomiekonforme Investitionsausgaben der Geschäftsjahre 2021 bis 2023 auf Basis des im Oktober 2022 aktualisierten Green Finance Framework mit der Begebung von grünen Anleihen (Green Bonds) in Höhe von 1,0 Mrd. € refinanziert. Dazu wurden nur Investitionsausgaben im Zusammenhang mit vollelektrischen Fahrzeugen einbezogen.

Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben im Bereich Power Engineering sind zum einen mit 93 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff" zuzurechnen, die auch den substanziellen Beitrag einhalten. Zum anderen sind der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien" auf Grundlage des geplanten Umsatzes Investitionsausgaben zuzuordnen, die in Höhe von 134 Mio. € taxonomiefähig sind beziehungsweise mit 38 Mio. € einen substanziellen Beitrag leisten.

Im Bereich Power Engineering konnten, unter Berücksichtigung des DNSH-Kriteriums zur Substitutionsprüfung, im Berichtsjahr keine Investitionsausgaben als taxonomiekonform ausgewiesen werden (Vorjahr insgesamt 62Mio. €).

An den gesamten Investitionsausgaben des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2024
- taxonomiefähige Investitionsausgaben: 67,4 (61,3) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 99,6 (99,6) %
- taxonomiekonforme Investitionsausgaben: 18,5 (20,1) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 27,3 (32,7) %.

## INVESTITIONSAUSGABEN 2024

| | INVESTITIONS-AUSGABEN | | SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ | | EIN-HALTUNG DNSH-KRITERIEN | EIN-HALTUNG MINDEST-SCHUTZ | TAXONOMIEKONFORME INVESTITIONS-AUSGABEN | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wirtschaftstätigkeiten | Mio. € | %[1] | Mio. € | %[1] | J/N | J/N | Mio. € | %[1] |
| **A. Taxonomiefähige Tätigkeiten** | **67.381** | **99,6** | **23.373** | **34,6** | **J/N** | **J** | **18.481** | **27,3** |
| **Fahrzeugbezogenes Geschäft** | | | | | | | | |
| 3.3 Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien | 67.155 | 99,3 | 23.242 | 34,4 | J/N | J | 18.481 | 27,3 |
| davon Zugänge aktivierte Entwicklungskosten BEV | | | | | | | 4.286 | 6,3 |
| davon Zugänge Sachanlagen BEV | | | | | | | 5.493 | 8,1 |
| 3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Power Engineering** | | | | | | | | |
| 3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff | 93 | 0,1 | 93 | 0,1 | N | J | - | - |
| 3.6 Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien | 134 | 0,2 | 38 | 0,1 | N | J | - | - |
| 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten** | **253** | **0,4** | | | | | | |
| **Gesamt (A + B)** | **67.634** | | | | | | | |

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Investitionsausgaben des Konzerns.

### Betriebsausgaben

Die von uns für die Zwecke der EU-Taxonomie berichteten Betriebsausgaben umfassen zum einen die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die sich aus der Anhangangabe „Immaterielle Vermögenswerte" ableiten lassen. Zum anderen berücksichtigen wir die im Rahmen unseres Konzernabschlusses erfassten Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse, die sich aus der Anhangangabe „IFRS 16 (Leasingverhältnisse)" ergeben, sowie Aufwendungen für Instandhaltung und Reparaturen.

Die Zuordnung der Betriebsausgaben zu den Wirtschaftstätigkeiten erfolgte entsprechend der beschriebenen Logik bei den Investitionsausgaben.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Betriebsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien" und klassifizieren wir als taxonomiefähig.

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten wurden, soweit möglich, unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, haben wir nicht einbezogen. Die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, haben wir anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Für diese und die weiteren Betriebsausgaben wurden Verteilungsschlüssel wie bei den Investitionsausgaben verwendet. Die taxonomiekonformen Betriebsausgaben im Berichtsjahr 2024 haben ausschließlich Bezug zu unseren vollelektrischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen und betreffen vor allem Europa. Von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben in Höhe von 5,4 (5,7) Mrd. € entfielen rund 86 % auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten.

Die taxonomiefähigen Betriebsausgaben im Bereich Power Engineering sind zum einen mit 11 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff" zuzurechnen, die auch den substanziellen Beitrag einhalten. Zum anderen sind der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien" auf Grundlage des geplanten Umsatzes Betriebsausgaben zuzuordnen, die in Höhe von 233 Mio. € taxonomiefähig sind beziehungsweise mit 69 Mio. € einen substanziellen Beitrag leisten. Im Bereich Power Engineering konnten, unter Berücksichtigung des DNSH-Kriteriums zur Substitutionsprüfung, im Berichtsjahr keine Betriebsausgaben als taxonomiekonform ausgewiesen werden (Vorjahr insgesamt 69 Mio. €).

## BETRIEBSAUSGABEN 2024

| | BETRIEBSAUSGABEN | | SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ | | EIN-HALTUNG DNSH-KRITERIEN | EIN-HALTUNG MINDEST-SCHUTZ | TAXONOMIEKONFORME BETRIEBSAUSGABEN | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wirtschaftstätigkeiten | Mio. € | %[1] | Mio. € | %[1] | J/N | J/N | Mio. € | %[1] |
| **A. Taxonomiefähige Tätigkeiten** | **13.367** | **99,2** | **6.134** | **45,5** | **J/N** | **J** | **5.448** | **40,4** |
| **Fahrzeugbezogenes Geschäft** | | | | | | | | |
| 3.3 Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien | 13.122 | 97,4 | 6.054 | 44,9 | J/N | J | 5.448 | 40,4 |
| 3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **Power Engineering** | | | | | | | | |
| 3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff | 11 | 0,1 | 11 | 0,1 | N | J | - | - |
| 3.6 Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien | 233 | 1,7 | 69 | 0,5 | N | J | - | - |
| 9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation | - | - | - | - | - | - | - | - |
| **B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten** | **107** | **0,8** | | | | | | |
| **Gesamt (A + B)** | **13.474** | | | | | | | |

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben des Konzerns.

## CAPEX-PLAN IM SINNE DER EU-TAXONOMIE

Gemäß der Vorgaben der EU-Taxonomie ist zu unterscheiden, welcher Umfang der taxonomiekonformen Investitions- und Betriebsausgaben a) sich auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, der mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden ist, oder b) Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten (sogenannter „CapEx-Plan") ist. Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zeigt den gesamten Kapitalaufwand, das heißt die Summe der Investitions- und Betriebsausgaben, die im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen Mittelfristplanung zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten voraussichtlich anfallen wird.

Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie betrifft für das fahrzeugbezogene Geschäft die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien" des Umweltziels Klimaschutz.

Zugänge aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) basieren auf bereits bestehenden ökologisch nachhaltigen Tätigkeiten und wurden daher nicht im CapEx-Plan berücksichtigt. Zugänge aus immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen sowie nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten haben wir dem CapEx-Plan zugeordnet, insofern sie zu einer Umwandlung oder Ausweitung führen. Dazu haben wir das durchschnittliche erwartete taxonomiekonforme Produktionsvolumen vollelektrischer Fahrzeuge der Mittelfristplanung den taxonomiekonformen vollelektrischen Fahrzeugen des Berichtsjahres gegenübergestellt und entsprechend dieses Verhältnisses die taxonomiekonformen Investitionsausgaben aufgeteilt. Den über das aktuelle taxonomiekonforme Produktionsvolumen vollelektrischer Fahrzeuge hinausgehenden Anteil haben wir dementsprechend berücksichtigt.

Infolgedessen waren von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben des Berichtsjahres 8 (8) Mrd. € dem CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zuzuordnen, von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben waren es 4 (3) Mrd. €. Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf 88 (90) Mrd. €. Aufgrund von geänderten Markterwartungen, Anpassungen der Mittelfristplanung sowie neu bewerteten Anforderungen der EU-Taxonomie ergaben sich Veränderungen des CapEx-Plans.

Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie betrifft im Bereich Power Engineering die Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff" sowie die Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien" des Umweltziels Klimaschutz. Für die „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff" konnten wir, unter Berücksichtigung des DNSH-Kriteriums zur Substitutionsprüfung, im Berichtsjahr keine Investitions- und Betriebsausgaben dem CapEx-Plan zuordnen (Vorjahr insgesamt 45 Mio. €). Anhand des Verhältnisses der taxonomiekonformen Umsatzerlöse im Berichtsjahr zu den erwarteten durchschnittlichen taxonomiekonformen Umsatzerlösen der Mittelfristplanung beläuft sich der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, auf rund 445 (455) Mio. €. Für die „Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien" konnten wir, unter Berücksichtigung des DNSH-Kriteriums zur Substitutionsprüfung, im Berichtsjahr keine Investitions- und Betriebsausgaben dem CapEx-Plan zuordnen (Vorjahr insgesamt 59 Mio. €). Anhand des Verhältnisses der taxonomiekonformen Umsatzerlöse im Berichtsjahr zu den erwarteten durchschnittlichen taxonomiekonformen Umsatzerlösen der Mittelfristplanung beläuft sich der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, auf rund 360 (380) Mio. €.

# TABELLARISCHE DARSTELLUNG GEMÄß EU-TAXONOMIE
# UMSATZERLÖSE 2024

| | | | | KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG | | | | | | DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG") | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wirtschaftstätigkeiten | Code | Umsatz | Umsatzanteil 2024 | Klimaschutz | Anpassung an den Klimawandel | Wasser | Umweltverschmutzung | Kreislaufwirtschaft | Biologische Vielfalt | Klimaschutz | Anpassung an den Klimawandel | Wasser | Umweltverschmutzung | Kreislaufwirtschaft | Biologische Vielfalt | Mindestschutz | Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Umsatz, 2023 | Kategorie ermöglichende Tätigkeiten | Kategorie Übergangstätigkeiten |
| | | Euro (Mio.) | %[1] | J; N; N/EL[2] | J; N; N/EL[2] | J; N; N/EL[2] | J; N; N/EL[2] | J; N; N/EL[2] | J; N; N/EL[2] | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | %[1] | E | T |
| **A. Taxonomiefähige Tätigkeiten** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien | CCM 3.3 | 24.104 | 7,4 | J | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | J | J | J | J | J | J | 11,3 | E | |
| Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten | CCM 3.18 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0,1 | | |
| Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff | CCM 3.2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0,0 | | |
| Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien | CCM 3.6 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0,0 | | |
| **Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)** | | **24.104** | **7,4** | **7,4** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | | **J** | **J** | **J** | **J** | **J** | **J** | **11,4** | | |
| Davon ermöglichende Tätigkeiten | | 24.104 | 7,4 | 7,4 | - | - | - | - | - | | J | J | J | J | J | J | 11,4 | E | |
| Davon Übergangstätigkeiten | | - | - | - | | | | | | | - | - | - | - | - | - | - | | |
| **A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)** | | | | EL; N/EL[3] | EL; N/EL[3] | EL; N/EL[3] | EL; N/EL[3] | EL; N/EL[3] | EL; N/EL[3] | | | | | | | | | | |
| Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien | CCM 3.3 | 268.582 | 82,7 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 80,0 | | |
| Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten | CCM 3.18 | 182 | 0,1 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | - | | |
| Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff | CCM 3.2 | 34 | 0,0 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | - | | |
| Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien | CCM 3.6 | 3.237 | 1,0 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 0,9 | | |
| Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation | CCM 9.1 | 76 | 0,0 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 0,0 | | |
| **Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)** | | **272.112** | **83,8** | **83,8** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | | | | | | | | **80,9** | | |
| **Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)** | | **296.215** | **91,2** | **91,2** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | | | | | | | | **92,3** | | |
| **B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B) | | 28.441 | 8,8 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Gesamt (A + B)** | | **324.656** | **100,0** | | | | | | | | | | | | | | | | |

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.
2 J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: ‚not eligible', für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
3 EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

## INVESTITIONSAUSGABEN 2024

| | | | | KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG | | | | | | DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG") | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wirtschaftstätigkeiten | Code | CapEx | CapEx-Anteil 2024 | Klimaschutz | Anpassung an den Klimawandel | Wasser | Umweltverschmutzung | Kreislaufwirtschaft | Biologische Vielfalt | Klimaschutz | Anpassung an den Klimawandel | Wasser | Umweltverschmutzung | Kreislaufwirtschaft | Biologische Vielfalt | Mindestschutz | Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) CapEx, 2023 | Kategorie ermöglichende Tätigkeiten | Kategorie Übergangstätigkeiten |
| | | Euro (Mio.) | %[1] | J; N; N/EL[2] | J; N; N/EL[2] | J; N; N/EL[2] | J; N; N/EL[2] | J; N; N/EL[2] | J; N; N/EL[2] | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | %[1] | E | T |
| **A. Taxonomiefähige Tätigkeiten** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien | CCM 3.3 | 18.481 | 27,3 | J | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | J | J | J | J | J | J | 32,6 | E | |
| Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff | CCM 3.2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0,1 | | |
| Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien | CCM 3.6 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0,0 | | |
| **CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)** | | **18.481** | **27,3** | **27,3** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | | **J** | **J** | **J** | **J** | **J** | **J** | **32,7** | | |
| Davon ermöglichende Tätigkeiten | | 18.481 | 27,3 | 27,3 | - | - | - | - | - | | J | J | J | J | J | J | 32,7 | E | |
| Davon Übergangstätigkeiten | | - | - | - | | | | | | | - | - | - | - | - | - | - | | |
| **A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)** | | | | **EL; N/EL[3]** | **EL; N/EL[3]** | **EL; N/EL[3]** | **EL; N/EL[3]** | **EL; N/EL[3]** | **EL; N/EL[3]** | | | | | | | | | | |
| Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien | CCM 3.3 | 48.674 | 72,0 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 66,9 | | |
| Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff | CCM 3.2 | 93 | 0,1 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | - | | |
| Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien | CCM 3.6 | 134 | 0,2 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 0,1 | | |
| **CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)** | | **48.900** | **72,3** | **72,3** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | | | | | | | | **67,0** | | |
| **CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)** | | **67.381** | **99,6** | **99,6** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | | | | | | | | **99,6** | | |
| **B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B) | | 253 | 0,4 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Gesamt (A + B)** | | **67.634** | **100,0** | | | | | | | | | | | | | | | | |

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Investitionsausgaben des Konzerns.
2 J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: ‚not eligible', für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
3 EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

## BETRIEBSAUSGABEN 2024

| | | | | KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG | | | | | | DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG") | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Wirtschaftstätigkeiten | Code | OpEx | OpEx-Anteil 2024 | Klimaschutz | Anpassung an den Klimawandel | Wasser | Umweltverschmutzung | Kreislaufwirtschaft | Biologische Vielfalt | Klimaschutz | Anpassung an den Klimawandel | Wasser | Umweltverschmutzung | Kreislaufwirtschaft | Biologische Vielfalt | Mindestschutz | Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) OpEx, 2023 | Kategorie ermöglichende Tätigkeiten | Kategorie Übergangstätigkeiten |
| | | Euro (Mio.) | %[1] | J; N; N/EL[2] | J; N; N/EL[2] | J; N; N/EL[2] | J; N; N/EL[2] | J; N; N/EL[2] | J; N; N/EL[2] | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | J/N | %[1] | E | T |
| **A. Taxonomiefähige Tätigkeiten** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien | CCM 3.3 | 5.448 | 40,4 | J | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | J | J | J | J | J | J | 43,2 | E | |
| Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff | CCM 3.2 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0,1 | | |
| Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien | CCM 3.6 | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 0,5 | | |
| **OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)** | | **5.448** | **40,4** | **40,4** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | | **J** | **J** | **J** | **J** | **J** | **J** | **43,8** | | |
| Davon ermöglichende Tätigkeiten | | 5.448 | 40,4 | 40,4 | - | - | - | - | - | | J | J | J | J | J | J | 43,8 | E | |
| Davon Übergangstätigkeiten | | - | - | - | | | | | | | - | - | - | - | - | - | - | | |
| **A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)** | | | | EL; N/EL[3] | EL; N/EL[3] | EL; N/EL[3] | EL; N/EL[3] | EL; N/EL[3] | EL; N/EL[3] | | | | | | | | | | |
| Herstellung von $CO_2$-armen Verkehrstechnologien | CCM 3.3 | 7.674 | 57,0 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 53,9 | | |
| Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff | CCM 3.2 | 11 | 0,1 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | - | | |
| Herstellung anderer $CO_2$-armer Technologien | CCM 3.6 | 233 | 1,7 | EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | N/EL | | | | | | | | 1,2 | | |
| **OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)** | | **7.919** | **58,8** | **58,8** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | | | | | | | | **55,1** | | |
| **OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)** | | **13.367** | **99,2** | **99,2** | **-** | **-** | **-** | **-** | **-** | | | | | | | | **98,9** | | |
| **B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten** | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B) | | 107 | 0,8 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| **Gesamt (A + B)** | | **13.474** | **100,0** | | | | | | | | | | | | | | | | |

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben des Konzerns.
2 J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: ‚not eligible', für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
3 EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

Aufgrund fehlender Wirtschaftstätigkeiten in den Bereichen Kernenergie und fossiles Gas wird auf die tabellarische Darstellung verzichtet.

# Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte

Der Volkswagen Konzern ist ein sozialer Arbeitgeber,
der für eine vielfältige, inklusive und diskriminierungsfreie Kultur steht.

## WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Bei der Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen wurden entsprechend der Vorgaben der ESRS die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte einbezogen. Die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte, die von wesentlichen Auswirkungen der Tätigkeiten betroffen sind oder sein können, umfassen die folgenden Gruppen: Beschäftigte, Selbstständige sowie Leiharbeitnehmende.

Beschäftigte sind alle Personen mit einem aktiven Arbeitsvertrag, die am Wertschöpfungsprozess des Volkswagen Konzerns beteiligt sind, einschließlich Mitglieder des Top-Managements, Personen in der passiven Phase der Altersteilzeit (ATZ) und Auszubildende. In den quantitativen Angaben nicht enthalten ist ruhende Beschäftigung wie zum Beispiel Elternzeit. Weiterhin nicht inkludiert sind Beschäftigte in der akademischen Ausbildung wie zum Beispiel Praktikanten, Werkstudenten und PhD-, Master- sowie Bachelor-Studenten. Beschäftigte werden nach unterschiedlichen Merkmalen erfasst, zum Beispiel Befristung und Geschlechterverteilung.

Darüber hinaus existiert die Gruppe der Fremdarbeitskräfte, die sich aus Selbstständigen und Leiharbeitnehmenden zusammensetzt. Im Gegensatz zu den Fremdarbeitskräften besteht nur für die Beschäftigten eine unmittelbare Einflussmöglichkeit im Sinne der Förderung und Mitigation der im Folgenden identifizierten Auswirkungen. Aus diesem Grund werden im weiteren Textverlauf Konzepte, Maßnahmen und Ziele sowie der Einbezug von Stakeholdern in Bezug auf Beschäftigte beschrieben. Wenn Konzepte in Bezug auf Fremdarbeitskräfte (Leiharbeitnehmende und Selbstständige) oder der Einbezug von Fremdarbeitskräften bestehen, werden diese explizit beschrieben.

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen konzentrieren sich auf das eigene Unternehmen. Neben dem fortlaufenden Dialog mit Beschäftigten, beispielsweise durch die Arbeitnehmervertretungen, erlangte der Volkswagen Konzern während der Wesentlichkeitsanalyse ein Verständnis darüber, ob und welche Gruppen der Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte von negativen Auswirkungen stärker betroffen sein könnten.

### Auswirkungen im Bereich Arbeitsbedingungen

Der Volkswagen Konzern hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine positive tatsächliche und potenzielle Auswirkung auf die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte identifiziert, die langfristig wirkt. Diese Auswirkung entsteht durch die Bereitstellung sicherer Arbeitsplätze mit fairer und transparenter Entlohnung und gesunden Arbeitsbedingungen. Hier sind etwa Qualifizierungsangebote, Gesundheitsschutz und umfassende Mitbestimmungsrechte zu nennen. Für die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte kann das ein sicheres Einkommen, Gesundheit und eine langfristige Perspektive trotz sich wandelnder Anforderungen in der Arbeitswelt bedeuten.

Zusätzlich wurde eine tatsächliche negative Auswirkung im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse festgestellt. Diese entsteht, wenn Geschäftsabläufe bezüglich der Arbeitsbedingungen des Konzerns für den einzelnen Betroffenen einen negativen Effekt darstellen (zum Beispiel bei Stellenabbau, lokal-gesetzlich eingeschränkter Koalitionsfreiheit oder ungesunden Arbeitsbedingungen). Die negative Auswirkung hängt mit individuellen Vorfällen zusammen. Für die einzelnen Betroffenen kann dies den Verlust des Arbeitsplatzes und eines gesicherten Einkommens bedeuten sowie limitierte Möglichkeiten der Interessensvertretung und gesundheitliche Einschränkungen.

### Auswirkungen im Bereich Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit

Neben den im Bereich Arbeitsbedingungen identifizierten Auswirkungen hat der Volkswagen Konzern über die Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche positive Auswirkung auf die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte durch die Bereitstellung eines inklusiven Arbeitsumfeldes sowie durch die Gleichbehandlung der Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte auch hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten identifiziert.

Auch die Inklusion von Menschen mit Behinderung, die Förderung einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur sowie die Schaffung von Sensibilität bei den Beschäftigten und Fremdarbeitskräften für diese Themen fällt hierunter. Für die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte wird diese Auswirkung durch eine diskriminierungsfreie Potentialentfaltung und die Ermöglichung von Entwicklungsperspektiven spürbar.

Zusätzlich dazu wurde eine tatsächliche negative Auswirkung durch die Wesentlichkeitsanalyse festgestellt. Diese zeigt sich durch vereinzelte Fälle von Ungleichbehandlung, auch hinsichtlich eines Mangels an Entwicklungsmöglichkeiten aufgrund fehlender beziehungsweise unzureichender objektiver Regelungen zur Vermeidung von Diskriminierungstatbeständen wie zum Beispiel Vergütungsrichtlinien oder Einstellungs- und Beförderungsprozessen. Die negative Auswirkung hängt mit individuellen Vorfällen zusammen. Diskriminierung und Ungleichbehandlung kann weitreichende Folgen haben, die sowohl finanzielle Einbußen als auch gesundheitliche Beeinträchtigungen verursachen können.

### Auswirkung im Bereich Sonstige arbeitsbezogene Rechte

Des Weiteren hat der Volkswagen Konzern im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung auf die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte durch die Förderung und Durchsetzung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechtsstandards in Bezug auf die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte (zum Beispiel keine Kinder- und Zwangsarbeit) festgestellt. Die Auswirkung wirkt potenziell langfristig.

Neben den für den Nachhaltigkeitsbericht identifizierten Auswirkungen im Sinne der Doppelten Wesentlichkeitsanalyse existieren weitere, dem Geschäftsmodell inhärente Personalrisiken. Diese sind im Konzernlagebericht im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht" im Abschnitt „Personalrisiken" beschrieben. Die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen mitigieren auch die dort genannten Personalrisiken.

### Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Strategien des Volkswagen Konzerns. Die Berücksichtigung von Auswirkungen auf die Beschäftigten ist in den grundlegenden Unternehmenswerten des Volkswagen Konzerns verankert. Der Code of Conduct bildet das gemeinsame Wertefundament für integres und regelkonformes Verhalten im Volkswagen Konzern. Er gibt den Werterahmen für die strategische Ausrichtung vor. Eine detaillierte Beschreibung des Code of Conduct erfolgt unter dem Abschnitt „Konzernrichtlinie HR Compliance und Code of Conduct" sowie im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung". Der Ausgleich der Unternehmensinteressen und der Beschäftigteninteressen soll durch Prozesse der Mitbestimmung durch die Arbeitnehmervertretung gesichert werden.

Diese Berücksichtigung der Interessen der Beschäftigten wirkt über kurzfristig identifizierte Auswirkungen hinaus.

In der Nachhaltigkeitsstrategie regenerate+ des Volkswagen Konzerns ist unter anderem das Ziel verankert, ein sozial verantwortungsvoll handelnder Arbeitgeber für die Beschäftigten zu sein. Die Strategie beschreibt den Weg in eine nachhaltige Zukunft, wobei bezüglich der Beschäftigten ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld,

eine vielfältige, inklusive und diskriminierungsfreie Kultur, attraktive Arbeitsplätze, faire Löhne und gute Weiterbildungsmöglichkeiten für eine langfristige Qualifizierung der Beschäftigten im Fokus stehen.

Neben der Konzernnachhaltigkeitsstrategie existieren die Konzernstrategie und die Personalstrategie Group People Strategy für die drei Markengruppen Core, Progressive und Sport Luxury, die uns als Leitbild für das Management der Auswirkungen auf die Beschäftigten dienen. Die Konzernstrategie beschreibt die Leitplanken für die Transformation der Beschäftigten insgesamt, sowie die Vielfalt dieser als Fokusthemen. Diese bilden den Rahmen für die Personalstrategie.

Detailliertere Informationen über die regenerate+ sowie die neue Konzernstrategie The Group Strategy finden sich im Kapitel „Allgemeine Informationen". Die Personalstrategie wird im Kapitel „Nachhaltige Wertsteigerung" des Konzernlageberichts näher erläutert. Die Umsetzung der Ziele des Gesundheits- und Arbeitsschutzes wird durch die konzernweite Strategie Safety First unterstützt. Der Volkswagen Konzern legt großen Wert auf den Schutz seiner Beschäftigten sowie auf die Schaffung eines sicheren und gesundheitsgerechten Arbeitsumfeldes nach geltenden internationalen Standards. Arbeits- und Gesundheitsschutz sind daher zentrale Themen für den Volkswagen Konzern. Die Vision dieser Strategie ist es, Safety First als Leitgedanken im Handeln aller Vorgesetzten und Beschäftigten zu verankern. Alle Prozesse des Arbeitsschutzes sollen bekannt sein und sicher angewandt werden. Alle Vorgesetzten und Beschäftigten sollen informiert sowie qualifiziert sein und sich sicherheitsgerecht verhalten. Der Anspruch ist, den Schutz und die Förderung der physischen und psychischen Gesundheit zu gewährleisten und dabei psychosoziale Risiken und deren Wirkungen zu berücksichtigen. Beschäftigte sollen während ihrer Arbeit keinen Unfall erleiden. Die Arbeitsplätze sollen daher von den für Arbeitssicherheit zuständigen Stellen mitgestaltet sein.

Der Volkswagen Konzern hat durch seine Tätigkeiten einen Anteil an den zu Beginn beschriebenen wesentlichen Auswirkungen. Er fördert die wesentlichen positiven Auswirkungen und reagiert auf den Einfluss seiner wesentlichen negativen Auswirkungen des Geschäftsmodells, der Strategie und der Wertschöpfungskette im Bereich Beschäftigte mit in den nächsten Absätzen folgenden Maßnahmen. Diese werden hier kurz übergreifend eingeordnet und im weiteren Textverlauf in den Absätzen Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen, Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz, Maßnahmen im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit und Maßnahmen im Zusammenhang mit Sonstigen arbeitsbezogenen Rechten detailliert erläutert:

In Bezug auf die Arbeitsbedingungen möchte der Volkswagen Konzern die positiven Auswirkungen stärken, indem er ein verpflichtendes Arbeits- und Gesundheitsschutz-Managementsystem in Produktionsstandorten mit mehr als 1.000 Beschäftigten etabliert und fortlaufend verbessert. Dieses System wird nicht nur intern auditiert, sondern auch extern zertifiziert. Darüber hinaus werden im Konzern systematische Risikoanalysen und Konzernaudits in Bezug auf Arbeits- und Gesundheitsschutz durchgeführt, um diesen für Beschäftigte weiter zu erhöhen. Die weiter unten beschriebene Maßnahme in Bezug auf Koalitionsfreiheit ermöglicht es den Beschäftigten, ihr Recht auf Vereinigungsfreiheit unter der Berücksichtigung der in den verschiedenen Ländern und Standorten geltenden Gesetze wahrzunehmen. Darüber hinaus werden digitale Weiterbildungsangebote für die Beschäftigten eingeführt und sukzessive ausgebaut, damit Beschäftigte auch bei veränderten Anforderungen ihre langfristige Beschäftigungsfähigkeit erhalten können.

Negativen Auswirkungen in Bezug auf Arbeitsbedingungen, insbesondere in Bezug auf Geschäftsabläufe, die auf einzelne Beschäftigte einen negativen Effekt haben, zum Beispiel bei Stellenabbau, will der Volkswagen Konzern vorbeugen, indem in der sogenannten Planungsrunde die konzernweite Werksbelegung ausgeplant wird. Des Weiteren dient das sogenannte Stimmungsbarometer zur Identifikation und Mitigation besonders kritisch wahrgenommener Themen seitens der Beschäftigten sowie zur Ableitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Das Stimmungsbarometer wird in der Regel jährlich durchgeführt, war im Berichtsjahr allerdings zum Zwecke der Überarbeitung ausgesetzt.

In Bezug auf die Gleichbehandlung will der Volkswagen Konzern die positiven Auswirkungen stärken, indem er Maßnahmen zur Schaffung eines inklusiven Arbeitsumfeldes und der Gleichbehandlung von Beschäftigten vorgibt. Der Konzern gibt den Gesellschaften über eine konzernweit gültige Richtlinie Themenbereiche und Aktionsfelder vor, die zur Förderung von Vielfalt, Chancengerechtigkeit, Inklusion und Zugehörigkeit umgesetzt werden müssen. Darüber hinaus befähigt der Volkswagen Konzern Führungskräfte konzernweit mit Hilfe von

Trainings und der Bereitstellung von Arbeitsmaterialien dazu, eine vorurteilsfreie Arbeitsumgebung sowie chancengerechte Prozesse zu schaffen. Um einen direkten Anreiz zur Einhaltung der Diversity-Ziele zu schaffen, ist die Vergütung des Konzernmanagements an den sogenannten Diversity-Index gekoppelt. Mit Hilfe dieses Index wird im Unternehmen kontinuierlich ermittelt, wie sich die Vielfalt im Management im Unternehmen entwickelt.

Negative Auswirkungen in Bezug auf Gleichbehandlung will der Volkswagen Konzern verhindern, indem er Fehlverhalten sanktioniert und eine Statistik zur Offenlegung der Sanktionierung von Fehlverhalten der Beschäftigten erhebt und veröffentlicht. Zusätzlich wurde eine neue Anti-Diskriminierungsregelung erstellt, um Regelungslücken zur Vermeidung von Diskriminierung im Einstellungs-, Vergütungs- und Beförderungsprozess zu schließen. Die Konzerngesellschaften arbeiten derzeit an deren Einführung.

In Bezug auf sonstige arbeitsbezogene Rechte hat der Volkswagen Konzern die positiven Auswirkungen gestärkt, indem ein konzernweiter Prozess zur Prävention von Verstößen gegen grundlegende Menschenrechte (Verbot der Kinder- und Zwangsarbeit) im Einstellungsprozess erweitert wurde.

Vor dem Hintergrund der positiven Auswirkung durch die Förderung und Durchsetzung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechtsstandards (zum Beispiel keine Kinder- und Zwangsarbeit) wird ein etwaiges Risiko in Bezug auf Zwangs- und Kinderarbeit im Volkswagen Konzern hinsichtlich seiner Tätigkeiten sowie der Länder oder Regionen, oder geografischen Gebiete, in denen der Volkswagen Konzern aktiv ist, weitestgehend mitigiert.

## VERFAHREN: EINBEZIEHUNG DER BESCHÄFTIGTEN UND ARBEITNEHMERVERTRETER IN BEZUG AUF AUSWIRKUNGEN

### Konzept zur Beteiligung der Beschäftigten

Der Volkswagen Konzern ermöglicht eine möglichst umfassende Repräsentation von Beschäftigteninteressen, respektiert die Perspektiven und Interessen der Beschäftigten und setzt sich fortlaufend mit ihnen auseinander. Im alltäglichen Umgang sind sowohl die Führungskräfte als auch das Personalwesen Ansprechpartner für die Beschäftigten. Für marginalisierte Gruppen stehen im Regelfall weitere Ansprechpartner auf Gesellschaftsebene zur Verfügung (beispielsweise Diversity Experts). Darüber hinaus führt der Volkswagen Konzern einen kontinuierlichen Dialog mit den Arbeitnehmervertretern (zum Beispiel Betriebsräte, Gewerkschaften, Mitbestimmung im Aufsichtsrat) über die wesentlichen, tatsächlichen sowie potenziellen positiven und negativen Auswirkungen, die das Unternehmen auf die Beschäftigten nimmt und nehmen könnte. Dabei setzt er auf die im Folgenden beschriebenen, stabilen Dialog- und Feedbackformate, die einen Raum für sich verändernde wesentliche Themen und Beschäftigtenbelange bieten. Diese umfassen auch mögliche negative Auswirkungen, die sich durch Geschäftsabläufe unabhängig vom Geschäftsfeld ergeben könnten. Dies ermöglicht es, sich ergebende tatsächliche und potenzielle Auswirkungen zeitnah zu thematisieren. Informationen zu jegliche Kontroversen, unter anderem in Bezug auf Beschäftigtenbelange, werden zeitnah und transparent auf dem webbasierten Informationsangebot des Unternehmens zur Verfügung gestellt.

Die wichtigste Säule zur Einbeziehung der Interessen der Beschäftigten bildet die Repräsentation über die Arbeitnehmervertreter. Der Volkswagen Konzern bekennt sich dazu, mit der Arbeitnehmervertretung offen und vertrauensvoll zusammenzuarbeiten, einen konstruktiven und kooperativen Dialog zu führen und einen fairen Ausgleich der Interessen anzustreben. Ein professioneller Umgang mit der Arbeitnehmervertretung ist Bestandteil der Unternehmenskultur. Die Arbeitnehmervertretung ermöglicht die indirekte Vertretung von Interessen, Ansichten und Rechten der Beschäftigten gegenüber der Unternehmensleitung, kontinuierlich und auf unterschiedlichen Ebenen. Besonders in Deutschland hat dies eine lange Tradition, doch auch international gibt es etablierte Formen der Arbeitnehmervertretung sowie bereits seit Jahrzehnten einen internationalen Weltkonzernbetriebsrat im Volkswagen Konzern. Vereinbarungen zwischen Arbeitnehmervertretungen und Unternehmensleitungen werden kodifiziert durch unterschiedliche Dokumente, wie beispielsweise Eckpunktepapiere und Zukunftssicherungsprogramme. Leiharbeitnehmende können die Interessenvertretung des Konzerns in Bezug auf Themen nutzen, die ihren Einsatz betreffen und sofern keine gesetzlichen oder betrieblichen Regelungen entgegenstehen.

Anhand der im Folgenden aufgeführten Formate und Kanäle soll sichergestellt werden, dass die Interessen der Beschäftigten sowohl direkt als auch über die Arbeitnehmervertreter auf lokaler, europäischer und globaler Ebene gegenüber der jeweiligen Unternehmensleitung Gehör finden.

### Mitbestimmung der Beschäftigten im Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG ist paritätisch besetzt, das bedeutet zu gleichen Teilen aus Anteilseignern und Arbeitnehmervertretern. Im Rahmen seiner Zuständigkeiten fasst er Beschlüsse in der Regel in gemeinsamer Sitzung. Die paritätische Zusammensetzung ist im deutschen Aktiengesetz und im Mitbestimmungsgesetz verankert. Die paritätische Zusammensetzung soll auch eine langfristige Institutionalisierung der Beschäftigteninteressen gewährleisten.

Auch die Ausschüsse des Aufsichtsrats, die Entscheidungen vorbereiten, sind grundsätzlich paritätisch besetzt und ermöglichen eine indirekte Mitbestimmung der Beschäftigten sowie eine Berücksichtigung der Beschäftigteninteressen bei Entscheidungen des Aufsichtsrats. Dadurch soll dazu beigetragen werden, positive Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf die Beschäftigten zu fördern sowie negative Auswirkungen auf die Beschäftigten zu mitigieren. Der Aufsichtsrat hält mindestens zwei Sitzungen im Kalenderhalbjahr ab. Die genaue Anzahl der Sitzungen und die Schwerpunktthemen sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

Die operative Verantwortung für die Einberufung der Sitzungen des Aufsichtsrats obliegt dem Aufsichtsratsvorsitzenden, die operative Verantwortung für die Einberufung von Sitzungen der Ausschüsse hat der Vorsitzende des jeweiligen Ausschusses.

### Europäischer und Weltkonzernbetriebsrat

Zentrale Instrumente für die Einbeziehung der Beschäftigteninteressen sind der Europäische und der Weltkonzernbetriebsrat. Die Arbeitnehmervertretung und die Unternehmensleitung kommen regelmäßig zu konsultativen Sitzungen zusammen, in denen der Konzernvorstand den Europäischen und Weltkonzernbetriebsrat zu aktuellen belegschaftsrelevanten Themen informiert. Alle Mitglieder des Europäischen und Welt-Konzernbetriebsrats tagen mindestens einmal im Jahr in einer gemeinsamen Sitzung. Darüber hinaus finden international gemeinsam organisierte und veranstaltete Delegationsreisen und Workshops statt.

Zwischen diesen Gremien und der Volkswagen Konzernleitung wurden wichtige internationale Rahmenvereinbarungen verabschiedet, unter anderem die Erklärung des Volkswagen Konzerns zu sozialen Rechten, industriellen Beziehungen und zu Wirtschaft und Menschenrechten (kurz Sozialcharta). Im Sinne der Inhalte der Sozialcharta haben sich fast im gesamten Konzern Arbeitnehmervertretungen nach lokalem Recht gebildet.

Im Rahmen der Aushandlung und der Entstehung der Sozialcharta wurden die Perspektiven der Beschäftigten durch ihre Vertretenden berücksichtigt. Eine Berichterstattung zur Einhaltung sowie die Überprüfung auf Anpassungsbedarfe findet in der jährlichen Sitzung statt.

Weitere aus der Zusammenarbeit mit dem Europäischen und Weltkonzernbetriebsrat entstandene Chartas stellen verbindliche Regelungen für die Unternehmensleitung dar. Das gilt auch hinsichtlich Entscheidungen und Tätigkeiten, mit denen die tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen auf die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte begegnet werden sollen.

Zu den weiteren aus der Zusammenarbeit hervorgegangen Vereinbarungen gehören beispielweise die Charta der Arbeitsbeziehungen, die Charta der Zeitarbeit und die Charta der Berufsausbildung. Sie sollen den Beschäftigten beziehungsweise Fremdarbeitskräften im Hinblick auf ihre kollektiven Rechte am Arbeitsplatz Sicherheit geben und regeln gleichzeitig die Grundsätze der Arbeitspolitik. Die Chartas zeigen darüber hinaus, dass die Interessen der Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte bei der Aufstellung von menschenrechtlichen und personalpolitischen Grundsätzen und Leitlinien berücksichtigt werden.

Die Charta der Arbeitsbeziehungen räumt den Arbeitnehmervertretungen im Europäischen und Weltkonzernbetriebsrat genau definierte Informations-, Konsultations- und Mitbestimmungsrechte ein, beispielsweise Mitbestimmungsrechte bei der Personalentwicklung oder dem Arbeits- und Gesundheitsschutz. Diese in der Charta festgelegten Grundsätze bilden den konzernweiten Rahmen für die Vertretung der Beschäftigteninteressen auf lokaler Ebene.

Die Charta der Zeitarbeit legt die Grundsätze der Zeitarbeit fest und regelt die Rahmenbedingungen für Beschäftigung und Entlohnung von Leiharbeitnehmenden im Volkswagen Konzern und soll zur einheitlichen Anwendung des Instruments Leiharbeit im gesamten Volkswagen Konzern dienen.

Die Charta der Berufsausbildung wurde verabschiedet, um zentrale Aspekte zur Ausgestaltung der Bedingungen für Auszubildende zu definieren, die im Rahmen der Umsetzung der Charta der Arbeitsbeziehungen zu berücksichtigen sind.

Die operative Verantwortung für die Durchführung des Austauschformats sowie die Kodifizierung der Ergebnisse obliegt dem Vorsitz des Europäischen und Weltkonzernbetriebsrats unter Mitwirkung des Personalvorstandes der Volkswagen AG, vertreten durch die Organisationseinheit Konzern Personal International.

### Stimmungsbarometer

Eine konzernweit umfassend genutzte, jährliche Beschäftigtenbefragung bot ab 2008 eine direkte und etablierte Beteiligungsmöglichkeit für die Beschäftigten. Mit dem sogenannten Stimmungsbarometer erhob das Unternehmen jährlich die Zufriedenheit der Beschäftigten. Auf Grundlage der Ergebnisse wurden Folgeprozesse eingeleitet, in denen Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt wurden. Auf diese Weise flossen die Sichtweisen der Beschäftigten bei der Ergreifung von Maßnahmen zur Behebung negativer Auswirkungen und bei der Bewertung von deren Wirksamkeit ein. Als Indikator für die Wirksamkeit und Akzeptanz des Stimmungsbarometers diente die Erhebung und Veröffentlichung der Teilnehmerquote. Im Jahr 2023 lag die Quote bei 79 % der Beschäftigten der teilnehmenden Gesellschaften.

Im Jahr 2024 wurde das Stimmungsbarometer zwecks Überarbeitung für den Konzern ausgesetzt. Nach der Überarbeitung soll es allen Gesellschaften wieder als Instrument angeboten werden. Die operative Verantwortung für das Stimmungsbarometer obliegt auch weiterhin dem Konzern Personalwesen. Mehr Informationen zur Neugestaltung des Stimmungsbarometers befinden sich unter "Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen" sowie im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung" unter „Maßnahmen: Unternehmenskultur".

Das Unternehmen hat zusätzliche Formate etabliert, welche die Beschäftigten zur Meldung ihrer Interessen und Probleme nutzen können. Dabei handelt es sich um direkte Formen der Kommunikation. Zu diesen Formaten gehören das konzernweit etablierte Hinweisgebersystem und die direkte Meldung an den Vorgesetzten, der verpflichtet ist, dieser nachzugehen und gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen. Die Meldepflicht für Beschäftigte in den Managementkreisen ist in einer Konzernrichtlinie verankert. Weitere Informationen zur Wirksamkeit des Hinweisgebersystems befinden sich in den folgenden Abschnitten.

## VERFAHREN: VERBESSERUNG NEGATIVER AUSWIRKUNGEN UND BESCHWERDEKANÄLE

Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, interner Regeln sowie der Prinzipien der Verhaltensgrundsätze hat im Volkswagen Konzern oberste Priorität. Damit sollen negative Auswirkungen auf die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte vermieden und unterbunden werden.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde jedoch festgestellt, dass es im Volkswagen Konzern tatsächliche negative Auswirkungen bei den Arbeitsbedingungen, beziehungsweise bei Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit gibt. Dabei handelt es sich um Einzelfälle, die die Themen Stellenabbau, lokal-gesetzlich eingeschränkter Koalitionsfreiheit oder ungesunden Arbeitsbedingungen sowie Ungleichbehandlung, auch hinsichtlich eines Mangels an Entwicklungsmöglichkeiten aufgrund fehlender beziehungsweise unzureichender objektiver Regelungen zur Vermeidung von Diskriminierungstatbeständen wie zum Beispiel Vergütungsrichtlinien oder Einstellungs- und Beförderungsprozessen berühren. Da keine systematisch bedingten Auswirkungen, sondern lediglich Einzelfälle identifiziert worden sind, die zudem regionalen Rahmenbedingungen unterliegen, erfolgt das Management der Auswirkungen nicht auf Konzernebene, sondern auf lokaler Ebene in den Gesellschaften.

Konkret bedeutet dies, dass bezüglich Stellenabbau und ungesunden Arbeitsbedingungen innerhalb der Gesellschaften Maßnahmen ergriffen werden, wenn entsprechende Einzelfälle auftreten. In Bezug auf Stellenabbau meint dies beispielsweise die Schaffung von Einsatzmöglichkeiten an anderen Standorten, die Ausschöpfung der demografischen Abbaukurve, um tatsächliche Entlassungen zu minimieren beziehungsweise ein sozialverträgliches Vorgehen, falls sich ein Stellenabbau nicht vermeiden lässt. Bezüglich ungesunder Arbeitsbedingungen wird lokal auf die jeweiligen Umstände der verzeichneten Arbeitsunfälle reagiert und es werden Maßnahmen ergriffen.

Aufgrund unterschiedlicher politischer und rechtlicher Rahmenbedingungen ist die Umsetzung der Standards der Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) und der International Labour Organization (ILO, auf Deutsch: Internationale Arbeitsorganisation IAO) in allen Produktionsstätten des Konzerns weltweit

nicht im gleichen Ausmaß wie in der Europäischen Union (EU) möglich. Die Verwirklichung der Vereinigungsfreiheit erfolgt dabei unter der Berücksichtigung der in den verschiedenen Ländern und Standorten geltenden Gesetze. Ziel ist es, das Spannungsfeld zwischen den unterschiedlichen nationalen Rahmenbedingungen und dem Interesse an einer größtmöglichen Verwirklichung des Vereinigungsrechts zu überbrücken. Eine besondere Herausforderung ergibt sich in Staaten, die nicht das ILO-Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechts unterzeichnet haben. Bei den Bemühungen wird darauf geachtet, nicht gegen lokales Recht zu verstoßen und die Beschäftigten vor Ort nicht zu gefährden.

Sollte es zu einzelnen schweren Regelverstößen zum Beispiel im Zusammenhang mit Ungleichbehandlung und Diskriminierung kommen, besteht über das im Folgenden beschriebene Hinweisgebersystem für die Beschäftigten eine Möglichkeit zur Abhilfe, die im Gegensatz zu den oben beschriebenen Themen konzernweit gehandhabt wird.

Der Volkswagen Konzern hat definierte Beschwerdekanäle und Abhilfeverfahren eingerichtet. Wird bei Beschwerden ein Missstand festgestellt, werden – unter Beachtung nationaler Vorschriften– umgehend Gegenmaßnahmen ergriffen und deren Umsetzung überwacht, um die potenziellen oder tatsächlichen negativen Auswirkungen zu beenden und ein erneutes Auftreten zu verhindern.

### Beschwerdekanäle

Mit verbindlichen Grundsätzen und geregelten Verfahren soll das konzernweit verfügbare Hinweisgebersystem Schaden vom Unternehmen abwenden und es den Beschäftigten und Fremdarbeitskräften ermöglichen, auf potenzielles Fehlverhalten aufmerksam zu machen. Es dient als zentrale Anlaufstelle, um Regelverstöße zu melden und ist ein vom Volkswagen Konzern zentral gestelltes Beschwerdeverfahren.

Verantwortlich für die Koordination des konzernweiten Hinweisgebersystems ist das Zentrale Aufklärungs-Office in Wolfsburg. Dort bearbeiten die Beschäftigten die Hinweise, die die Volkswagen AG und deren Tochtergesellschaften ohne eigenes Aufklärungs-Office betreffen, sowie Hinweise mit Relevanz für den Volkswagen Konzern. Beschäftigte der Abteilungen Revision, Sicherheit und Rechtswesen untersuchen die gemeldeten Fälle. Die AUDI AG, die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und die TRATON SE betreiben für sich und ihre Tochtergesellschaften eigene Aufklärungs-Offices. Zudem existiert ein eigenes regionales Aufklärungs-Office bei der Volkswagen (China) Investment Company Ltd. Es bearbeitet Hinweise, die chinesische Tochtergesellschaften der Volkswagen AG sowie der Audi AG betreffen.

Hinweise auf mögliche Regelverletzungen, einschließlich schwerwiegender Auswirkungen für die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte und Menschenrechtsverletzungen, können alle Beschäftigten des Konzerns, Geschäftspartner und deren Arbeitskräfte, Kundinnen und Kunden sowie weitere Dritte jederzeit melden – auf Wunsch auch anonym.

Die Grundsätze, Meldekanäle und Verfahren des Hinweisgebersystems des Volkswagen Konzerns werden im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“ ausführlich beschrieben.

Die Meldewege und weiterführende Informationen zu den bestehenden Beschwerdeverfahren sind auf der Website des Volkswagen Konzerns öffentlich zugänglich.

Im Rahmen des internen Kontrollsystems wird die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit der Meldekanäle des Hinweisgebersystems überprüft.

Beschäftigte können sich mit ihren Anliegen grundsätzlich auch an die innerbetriebliche Arbeitnehmervertretung wenden. Weitere Informationen hierzu sind im Abschnitt „Verfahren: Einbeziehung der Beschäftigten und Arbeitnehmervertreter in Bezug auf Auswirkungen“ zu finden.

Neben diesen vom Volkswagen Konzern selbst betriebenen Beschwerdekanälen sind auch externe Beschwerdemechanismen verfügbar, wie beispielsweise der Nationale Kontaktpunkt der OECD oder das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Beim Volkswagen Konzern eingehende Hinweise werden in das Hinweisgebersystem überführt und dort weiterbearbeitet.

### Verfolgung und Überwachung der gemeldeten Beschwerden

Jede Beschwerde wird vom Volkswagen Konzern ernst genommen und nach definierten Richtlinien und Verfahren behandelt. Diese sind in einer öffentlich zugänglichen Verfahrensordnung sowie in einer Konzernrichtlinie festgeschrieben.

Nach Eingang einer Beschwerde über die vom Hinweisgebersystem betreuten Meldekanäle wird diese dokumentiert. Betrifft die Beschwerde einen Sachverhalt ohne Beschäftigtenfehlverhalten im eigenen Geschäftsbereich, leitet das Hinweisgebersystem die Beschwerde unverzüglich an die jeweils zuständige Stelle innerhalb des Konzerns weiter, die thematisch für die Bearbeitung der Beschwerde zuständig ist.

Potenziell schwerwiegende Beschwerden gegen Beschäftigte des Volkswagen Konzerns fallen in die Zuständigkeit des jeweiligen Aufklärungs-Office.

Jeder Fall wird, sofern eine Kontaktmöglichkeit besteht, mit dem Beschwerdeführer erörtert. Die hinweisgebende Person wird über die Bearbeitung und den Ausgang informiert, wobei größtmögliche Transparenz angestrebt wird. Nach Abschluss ist der zuständige Fachbereich dazu verpflichtet, den Fall zu dokumentieren. Zur Ahndung von Regelverstößen besteht ein Maßnahmenkatalog, der unter Berücksichtigung lokaler Rechtsvorschriften erstellt wurde und konzernweit umgesetzt ist. Zusätzlich dazu werden Disziplinarmaßnahmen dokumentiert. In allen Gesellschaften ab fünf Beschäftigten ist hierüber ein Berichtswesen etabliert.

### Ansatz und Verfahren für die Durchführung von Abhilfemaßnahmen

Für das Initiieren von Abhilfemaßnahmen sind, soweit das Hinweisgebersystem nicht für die weitere Bearbeitung zuständig ist, die jeweiligen Fachbereiche sowie die Funktionalbereiche verantwortlich.

Die Group HR Compliance, der Bereich Konzern Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie die Konzernsicherheit sind sowohl in beratender als auch überwachender Funktion gegenüber den Fach- und Funktionalbereichen der entsprechenden Konzerngesellschaften tätig. Sobald Verstöße festgestellt werden und Abhilfe notwendig ist, leitet der zuständige Bereich eigenverantwortlich angemessene Abhilfemaßnahmen ein. Abhängig von der Art, der Schwere und der Eintrittswahrscheinlichkeit des betroffenen Verbots werden die Abhilfemaßnahmen einzelfallbezogen bestimmt.

Abhilfemaßnahmen, die aus Risikoanalysen hervorgehen oder durch andere Anlässe erforderlich sind, werden ebenfalls durch die genannten verantwortlichen Bereiche definiert und umgesetzt.

Der Volkswagen Konzern überprüft regelmäßig und anlassbezogen im Rahmen von sogenannten Compliance Monitorings, ob die ergriffenen Maßnahmen wirksam sind, um negative Auswirkungen zu vermeiden oder zu mindern. Dies umfasst auch die Prüfung, ob die Verhaltensregeln eingehalten werden und ob Beschwerden bearbeitet wurden.

### Wirksamkeit des Verfahrens

Das Verfahren zur Bearbeitung von Beschwerden im Hinweisgebersystem orientiert sich an den Effektivitätskriterien der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und wird durch eine Verfahrensordnung klar beschrieben.

Informationen werden kontext- und zielgruppengerecht bereitgestellt. Über die Verfahrensordnung haben die Zielgruppen Zugang zu den notwendigen Informationen, um am Beschwerdeverfahren teilzunehmen inklusive Informationen zum Zeitrahmen des Verfahrens.

Informationen zu eingegangenen Beschwerden und deren Abhilfemaßnahmen werden öffentlich im BAFA-Bericht des Volkswagen Konzerns bereitgestellt. Entscheidungsträger im Unternehmen werden regelmäßig über schwerwiegende menschenrechtsbezogene Pflichtverletzungen des Unternehmens informiert (siehe auch Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“).

Das Verfahren wird auf seine Wirksamkeit überprüft. Fragen oder Verbesserungsvorschläge zum Hinweisgebersystem können an das Zentrale Aufklärungs-Office gerichtet werden. Wer im Rahmen einer Untersuchung interviewt wurde, hat außerdem die Möglichkeit, den Ombudsleuten als unabhängige Stelle Feedback zu geben.

### Vertrauen der Beschäftigten in das Beschwerdeverfahren

Der Volkswagen Konzern bietet ein webbasiertes Training zu Menschenrechten an, um sicherzustellen, dass die Beschäftigten die Strukturen und Verfahren kennen und ihnen dahingehend vertrauen, ihre Anliegen oder Bedürfnisse mitzuteilen und prüfen zu lassen. Dieses Training erläutert ausführlich alle verfügbaren Kontaktmöglichkeiten.

Zusätzlich setzt das Unternehmen auf vielfältige Kommunikationsaktivitäten, um das Bewusstsein und die Nutzung der Beschwerdekanäle zu fördern. Das Hinweisgebersystem ist Bestandteil aller verpflichtenden Compliance-Schulungen. Weitere Informationen zu Schulungen werden im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung" beschrieben. Die Teilnahme an Pflichtschulungen wird nachverfolgt. Weiterhin ist der Anteil der anonym abgegebenen Hinweise ohne Kontaktmöglichkeit sehr gering.

Der Volkswagen Konzern verfügt mit einer Konzernrichtlinie und der Verfahrensordnung für den Beschwerdemechanismus über ein Konzept zum Schutz von Einzelpersonen gegen Vergeltungsmaßnahmen, das auch Arbeitnehmervertreter umfasst. Detaillierte Informationen zum Schutz von Hinweisgebenden finden sich im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung" im Abschnitt „Schutz von Hinweisgebenden."

## MANAGEMENTKONZEPTE: BESCHÄFTIGTE UND FREMDARBEITSKRÄFTE

Der Volkswagen Konzern ist ein sozial verantwortungsvoll handelnder Arbeitgeber, der in seinem personalpolitischen Handeln internationalen Rahmenwerken folgt. Die Beschäftigten des Volkswagen Konzerns verteilen sich über viele Länder der Welt. An manchen Standorten agiert der Konzern bereits seit Jahrzehnten als Arbeitgeber, hinzu kommen neuere Standorte. Dementsprechend divers sind die Arbeits- und Lebensbedingungen der Beschäftigten und auch ihre Interessen und Standpunkte. Die personalpolitische Herausforderung als Konzern liegt darin, dem Spannungsfeld dieser Heterogenität gerecht zu werden, gleichzeitig aber auch konzernweite Standards zu implementieren. Entsprechend den Anforderungen der ESRS werden hier nur jene Inhalte in den Mittelpunkt gestellt, die eine weltweite Relevanz für die Beschäftigten des Konzerns haben. Darüber hinaus existieren in den verschiedenen Marken und Gesellschaften weitere regionale Konzepte, Ziele und Maßnahmen, die auf die lokalen Interessen und Standpunkte der Beschäftigten abgestimmt sind, aber nicht hier, sondern beispielsweise im Rahmen deren Nachhaltigkeitsberichterstattung beschrieben werden.

Auswirkungen der Geschäftstätigkeit positiver wie negativer Art auf die Beschäftigten begegnet der Volkswagen Konzern mit konzernweiten Managementkonzepten. Konzernweit bedeutet, dass die Managementkonzepte in allen kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns umzusetzen sind. Die Managementkonzepte bezüglich der Beschäftigten des Volkswagen Konzerns sind vorrangig in Konzernrichtlinien festgehalten. In den folgenden Absätzen wird erläutert, welche Managementkonzepte die Themen der Beschäftigten im Volkswagen Konzern adressieren.

Auch für die Fremdarbeitskräfte im Konzern wird der Anspruch verfolgt, dass diese angemessenen Beschäftigungs- und Entlohnungsbedingungen unterliegen. Bei der Beauftragung von Leiharbeitnehmenden durch die Beschaffung erfolgt die Umsetzung der Einhaltung der Standards der entsprechenden Beschäftigungsbedingungen grundsätzlich über die Managementkonzepte der Beschaffung. Diese sind im Kapitel „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette" beschrieben. Durch entsprechende Vorgaben an die Geschäftspartner mitigieren und fördern die Konzepte und Maßnahmen der Beschaffung auch die in diesem Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte" identifizierten Auswirkungen auf die Fremdarbeitskräfte in Bezug auf faire und transparente Entlohnung, gesunde Arbeitsbedingungen, Koalitionsfreiheit, ein diskriminierungsfreies und inklusives Arbeitsumfeld sowie Gleichbehandlung und die Durchsetzung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechtsstandards (zum Beispiel keine Kinder- und Zwangsarbeit). Dort, wo prozessuale Abweichungen bestehen, gelten grundsätzlich auch die Anforderungen der Charta der Zeitarbeit und damit auch der Code of Conduct für Geschäftspartner. Die Erfüllung dieser Anforderungen ist Voraussetzung für die Beauftragung von Verleihunternehmen. Geplant ist, in allen abweichenden Fällen prozessual die Anwendung des Code of Conduct für Geschäftspartner auch in der entsprechenden Konzernrichtlinie der Beschaffung zu verankern.

### Compliance Management System zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten

Der Volkswagen Konzern bekennt sich als global agierender Konzern zu den nachfolgend genannten internationalen Übereinkommen und Erklärungen und bekräftigt seine Zustimmung zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen. Dazu zählen:

- die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, insbesondere kodifiziert im Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte und im Internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte (neben weiteren anwendbaren völkerrechtlichen Menschenrechtsverträgen, zum Beispiel die UN-Kinderrechtskonvention),
- die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO),
- die dreigliedrige Grundsatzerklärung über multinationale Unternehmen und Sozialpolitik der IAO,
- die zehn Prinzipien des United Nations Global Compact (UN Global Compact),
- die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte,
- die Leitsätze für multinationale Unternehmen der Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD-Leitsätze),
- die internationalen Pakte über bürgerliche und politische Rechte respektive über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte vom 19. Dezember 1966.

Der Volkswagen Konzern folgt als Teilnehmer des UN Global Compact in seinem personalpolitischen Handeln internationalen Rahmenwerken und Standards der Nachhaltigkeit, wie beispielsweise den UN Sustainable Development Goals (SDGs). Darüber hinaus trat am 1. Januar 2023 in Deutschland das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) in Kraft. Für die Umsetzung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten hat der Volkswagen Konzern den Themenbereich „Wirtschaft- und Menschenrechte" in sein bestehendes Compliance Management System (CMS) integriert. Die Themen Kinder- und Zwangsarbeit sowie Menschenhandel werden in den Verhaltensgrundsätzen (Code of Conduct) indirekt, in der Sozialcharta und im Code of Conduct für Geschäftspartner direkt adressiert.

Bei Volkswagen sind konzernweit klare Verantwortlichkeiten im Rahmen des „Drei-Linien-Modells" als Ordnungsrahmen für ein ganzheitliches Governance, Risk and Compliance Management System zur Steuerung der Unternehmensrisiken, inklusive der menschenrechtlichen Risiken etabliert.

Die erste Linie besteht aus den Fach- und Funktionalbereichen, die das operative Tagesgeschäft verantworten. Sie begegnen in ihrer operativen Tätigkeit Risiken, auch für die menschenrechtlichen Schutzgüter, die sie frühzeitig erkennen, analysieren und durch geeignete Präventionsmaßnahmen aktiv steuern. Relevante Bereiche für die Sicherstellung menschenrechtlicher und umweltbezogener Sorgfaltspflichten sind im eigenen Geschäftsbereich vor allem die Bereiche Personalwesen, Konzern Arbeits- und Gesundheitsschutz und Konzern Sicherheit sowie für den Bereich der Zulieferer die Konzern Beschaffung.

Die zweite Linie besteht aus den beratenden Fachbereichen, auf Konzernebene vor allem aus dem Konzern Rechtswesen und der Group Compliance, HR Compliance, Konzern Umwelt sowie dem Konzern Arbeits- und Gesundheitsschutz. Diesen beratenden Fachbereichen obliegt im Schwerpunkt die Sicherstellung einer regelgerechten Prozesseinhaltung sowie die Beratung und die Unterstützung der operativen Bereiche bei deren Risikomanagement.

Die dritte Linie bildet die interne Revision als objektive Prüfungsinstanz.

Dieses Managementkonzept steht im Einklang mit dem Sorgfaltspflichtenprozess der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen sowie der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit. Mit Hilfe des menschenrechtlichen Risikomanagementsystems wird deren Einhaltung überwacht.

Sofern Verletzungen der Rahmenwerke festgestellt werden, sind Abhilfemaßnahmen einzuleiten und auf ihre Wirksamkeit zu prüfen. Weiterhin ist ein Prozess definiert, der die jährliche Überprüfung der Richtlinien auf der Konzern-Homepage, wie beispielweise dem Code of Conduct sicherstellt, sodass – wenn nötig – Aktualisierungen vorgenommen werden.

Das Managementkonzept zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten ist für diejenigen, deren Hilfe bei der Umsetzung benötigt wird, in den Konzernrichtlinien der jeweiligen Bereiche verfügbar. Für alle potenziellen Stakeholder ist das Managementkonzept auf der Konzernhomepage in der Rubrik „Unternehmen", dort im Bereich

„Ethik, Risikomanagement & Compliance “ unter „Menschenrechte“ zugänglich. Dort ist auch die Grundsatzerklärung zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten gemäß LkSG veröffentlicht.

Im Rahmen des Managementkonzepts wurde ebenfalls ein Verfahren zur Ergreifung erforderlicher und angemessener Maßnahmen festgelegt, um auf bestimmte tatsächliche oder potenzielle negative Auswirkungen zu reagieren. Dieses legt fest, wer für die Erstellung von Präventions- und Abhilfemaßnahmen zuständig ist und angemessene Maßnahmen formuliert.

Das menschenrechtliche Compliance-Managementsystem trägt maßgeblich zum Management der im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen bei. Darunter fallen faire und transparente Entlohnung, umfassende Mitbestimmungsrechte, gesunde Arbeitsbedingungen, ein inklusives Arbeitsumfeld, die Gleichbehandlung der Beschäftigten und die Förderung einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur. Das betrifft auch die Förderung und Durchsetzung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechtsstandards bei den Beschäftigten und Fremdarbeitskräften (zum Beispiel keine Kinder- und Zwangsarbeit). Auch die identifizierten tatsächlichen negativen Auswirkungen werden dadurch mitigiert. Darunter fällt, wenn Geschäftsabläufe mit Blick auf die Arbeitsbedingungen des Konzerns einen negativen Effekt haben oder wenn es zu vereinzelten Fällen von Ungleichbehandlung im Beschäftigungsverhältnis kommt. Dies gilt auch hinsichtlich eines Mangels an Entwicklungsmöglichkeiten für Beschäftigte aufgrund fehlender beziehungsweise unzureichender objektiver Regelungen zur Vermeidung von Diskriminierungstatbeständen.

### Konzernrichtlinien

Weitere Managementkonzepte, die die Beschäftigten des Volkswagen Konzerns adressieren, werden in den im Folgenden aufgeführten Konzernrichtlinien beschrieben. Die Konzernrichtlinien gelten für sämtliche kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Sie werden mindestens jährlich vom verantwortlichen Bereich auf Aktualität geprüft und falls erforderlich aktualisiert. Die Konzernrichtlinien sind über das Intranet für diejenigen zugänglich, die für die Umsetzung verantwortlich sind. Für betroffene Stakeholder sind die mit den Konzernrichtlinien in Zusammenhang stehenden öffentlichen Dokumente auf der Konzernhomepage verfügbar, zum Beispiel der Code of Conduct und die Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik.

#### Konzernrichtlinie HR Compliance und Code of Conduct

Die Konzernrichtlinie HR Compliance regelt die organisatorischen Rahmenbedingungen, die Ausgestaltung und Verantwortung für die ordnungsgemäße Tätigkeit, die Einbindung von HR Compliance sowie die Vorgaben für die Umsetzung von HR Compliance in den kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Hierbei werden die lokal geltenden gesetzlichen, tariflichen und betrieblichen Bestimmungen berücksichtigt und bestehende Beteiligungsrechte der Arbeitnehmervertretungen gewahrt.

Die Konzernrichtlinie wird durch die Organisationseinheit HR Compliance betreut, welche integraler Bestandteil der gesamten strategischen und operativen Personalarbeit im Volkswagen Konzern ist. Durch den Einsatz der Konzernrichtlinie wird Integrität und Compliance in Personalinstrumenten, -maßnahmen und -prozessen systematisch gefördert und weiterentwickelt. Sie trägt auch maßgeblich zur Einstellung, dem Verhalten und dem Handeln der Beschäftigten zu Redlichkeit und Rechtskonformität sowie hinsichtlich der uneingeschränkten Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten sowie des Code of Conduct bei, welcher fest in der Konzernrichtlinie zu HR Compliance verankert ist. Dies gilt auch im Hinblick auf die Prävention und das Ergreifen von Maßnahmen in Bezug auf Verhinderung von Diskriminierung und Förderung von Diversität und Inklusion.

Neben weiteren Inhalten, die besonders im Kapitel „Information zur Unternehmensführung“ unter „Unternehmenskultur“ im Rahmen der Managementkonzepte aufgegriffen werden, sind die Grundwerte in Bezug auf Vielfalt und die Einhaltung der Menschenrechte der Beschäftigten im Code of Conduct und der Konzernrichtlinie HR Compliance festgeschrieben. Dort wird beschrieben, dass der Volkswagen Konzern Vielfalt fördert und sich für ein inklusives Arbeitsumfeld einsetzt. Das Ziel ist es, Chancengerechtigkeit für alle zu gewährleisten und jegliche Form der Diskriminierung zu verhindern. Dies gilt insbesondere für Benachteiligung aufgrund von ethnischer oder sozialer Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht, Nationalität, Sprache, Religion, Weltanschauung, Alter, körperlicher oder geistiger Einschränkungen, Genderidentität, sexueller Orientierung, politischer Einstellung, sofern diese auf demokratischen Prinzipien und Toleranz gegenüber Andersdenkenden beruht, oder sonstiger,

gesetzlich geschützter Merkmale. Der Volkswagen Konzern respektiert und schützt die Rechte von vulnerablen Gruppen wie beispielsweise Menschen mit Behinderungen, Menschen mit Migrationshintergrund, älteren Beschäftigten, ethnischer, religiöser oder vergleichbarer Minderheiten und fördert ein durch gegenseitigen Respekt geprägtes Miteinander. Der Volkswagen Konzern respektiert das Recht auf Gewissens-, Meinungs- und Religionsfreiheit. Dort, wo diese Rechte staatlichen Restriktionen unterliegen, strebt er einen gesellschaftlichen Dialog an.

Der Volkswagen Konzern duldet keinerlei Form von Belästigung. Dies gilt insbesondere für Gewalt und Belästigung, die während, im Zusammenhang mit oder infolge der Arbeit auftreten. Verschiedene Lebensphasen und Lebensmodelle bilden für uns einen weiteren Aspekt der Vielfalt der Beschäftigten, den es im Hinblick auf die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu unterstützen gilt. Durch die Schaffung klarer Mindest- und Verhaltensstandards in beiden genannten Dokumenten zu Vielfalt, Chancengerechtigkeit und gleichberechtigter Teilhabe, die Verankerung im Bewusstsein der Beschäftigten und die Förderung dessen durch qualifizierte und sensibilisierte Führungskräfte wird ermöglicht, dass Diskriminierung und Belästigung verhindert, eingedämmt und bekämpft werden. Gleichzeitig sollen Aspekte wie Vielfalt und Inklusion so gefördert werden.

Einen weiteren inhaltlichen Bestandteil des Code of Conduct bildet das Bekenntnis ab, mit der Arbeitnehmervertretung offen und vertrauensvoll zusammenzuarbeiten, einen konstruktiven und kooperativen Dialog zu führen und einen fairen Ausgleich der Interessen anzustreben. Die Zukunftssicherung von Volkswagen und der Beschäftigten erfolgt im Geiste der kooperativen Konfliktbewältigung und der sozialen Verpflichtung auf der Grundlage und mit dem Ziel der wirtschaftlichen und technologischen Wettbewerbsfähigkeit. Wirtschaftlichkeit und Beschäftigungssicherung sind gleichrangige und gemeinsame Ziele. Damit tragen der Code of Conduct und die Konzernrichtlinie HR Compliance maßgeblich zum Management der im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen bei. Dazu zählen die Bereitstellung sicherer Arbeitsplätze und ein inklusives Arbeitsumfeld sowie umfassende Mitbestimmungsrechte und die Gleichbehandlung der Beschäftigten, auch hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten im Konzern, der Inklusion von Menschen mit Behinderung und der Förderung einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur. Das betrifft ebenso die Förderung und Durchsetzung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechtsstandards für Beschäftigte. Auch die identifizierten tatsächlichen negativen Auswirkungen werden durch die Konzernrichtlinie mitigiert. Darunter fällt, wenn Geschäftsabläufe bezüglich der Arbeitsbedingungen des Konzerns einen negativen Effekt haben oder in vereinzelten Fällen von Ungleichbehandlung im Beschäftigungsverhältnis, auch hinsichtlich eines Mangels an Entwicklungsmöglichkeiten für Beschäftigte aufgrund fehlender beziehungsweise unzureichender objektiver Regelungen zur Vermeidung von Diskriminierungstatbeständen wie zum Beispiel Vergütungsrichtlinien oder Einstellungs- und Beförderungsprozessen.

Der Konzernvorstand Personal trägt die übergreifende Verantwortung für das Thema HR Compliance. Die operative Umsetzung des Managementkonzepts wird durch die Leitung Konzern Personalgrundsätze und Steuerung verantwortet.

### Konzernrichtlinie für Arbeits- und Gesundheitsschutz

Eine weitere Konzernrichtlinie regelt die Verantwortung für Gesundheitswesen und Arbeitsschutz und gibt die Anforderungen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz für alle kontrollierten Gesellschaften des Konzerns verbindlich vor.

Aufgabe des Gesundheitswesens ist es, für einen Gesundheitsschutz der Beschäftigten zu sorgen, der mindestens den national geltenden gesetzlichen Anforderungen entspricht. Dies hat durch qualifiziertes medizinisches Personal (Betriebsärzte und Betriebsärztinnen) zu erfolgen.

Die Fachkräfte für Arbeitssicherheit haben die Aufgabe, die Geschäftsführung, die betrieblichen Vorgesetzten, die Arbeitnehmervertretung sowie weitere für den Arbeits- und Gesundheitsschutz verantwortliche Personen zu Arbeitsschutz und Unfallverhütung zu beraten, Betriebsanlagen und technische Arbeitsmittel, insbesondere vor der Inbetriebnahme sowie Arbeitsverfahren, insbesondere vor ihrer Einführung, sicherheitstechnisch zu überprüfen. Zudem sollen sie die Durchführung des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung beobachten, auf Wirksamkeit überprüfen und darauf hinwirken, dass sich alle im Betrieb Beschäftigten den Anforderungen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung entsprechend verhalten.

Der Arbeits- und Gesundheitsschutz ist organisatorisch dem Konzernvorstand Personal zugeordnet und berichtet an diesen. Die Leitung des Gesundheitswesens auf Konzernebene erfolgt durch den Leiter Konzern Gesundheitswesen und Arbeitsschutz, der zugleich Leitender Arzt der Volkswagen AG ist. Die Leitung des Arbeitsschutzes auf Konzernebene ist organisatorisch dem Konzern Gesundheitswesen und Arbeitsschutz zugeordnet. Diese berichtet ebenfalls unmittelbar dem Konzernvorstand Personal.

In der Vorstandskonferenz Gesundheitswesen und Arbeitsschutz wird neben der Festlegung von gesundheitspolitischen Grundsatzfragen und Strategien auch von der Leitung Konzern Gesundheitswesen und Leitung Konzern Arbeitsschutz Bericht erstattet. Dies dient unter anderem der Nachverfolgung der Konzernrichtlinie für den Arbeits- und Gesundheitsschutz, wobei der Bericht der jeweiligen Leitung vor allem externe und interne regulatorische Themen umfasst. Neben der Informationsfunktion kann so auch auf mögliche Entscheidungsbedarfe und herrschende Problematiken hingewiesen werden. Diejenigen, die an der Vorstandskonferenz Gesundheitswesen und Arbeitsschutz teilnehmen, sind Vertretende des Vorstands und des Betriebsrats, die Leitung des Konzern Gesundheitswesens und Arbeitsschutzes sowie die Leitung des Konzern Arbeitsschutzes. Durch die Teilnahme von Arbeitnehmervertretern wird ermöglicht, dass auch die Interessen der Beschäftigten berücksichtigt werden.

Teil der Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz ist zudem die Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik des Volkswagen Konzerns. Diese dokumentiert die Verantwortung des Konzerns, für die Sicherheit und Gesundheit seiner Beschäftigten zu sorgen, und kommuniziert diesen Anspruch nach außen. Die Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik ist auf der Website des Volkswagen Konzerns für die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte verfügbar.

Damit trägt die Konzernrichtlinie Arbeits- und Gesundheitsschutz maßgeblich zum Management der im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen bei, darunter die Bereitstellung von Arbeitsplätzen mit gesunden Arbeitsbedingungen und ein starker Fokus auf den Gesundheitsschutz.

## ARBEITSBEDINGUNGEN

In diesem Abschnitt finden sich die im ESRS 1 vorgegebenen Nachhaltigkeitsaspekte sichere Beschäftigung, angemessene Entlohnung, sozialer Dialog, Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen, Weiterbildung und Kompetenzentwicklung wieder.

### Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Themenfeld Arbeitsbedingungen sind im Volkswagen Konzern die Organisationeinheiten Konzern Personalgrundsätze und Steuerung sowie die Volkswagen Group Academy der Volkswagen AG zuständig, die durch ihre personellen sowie finanziellen Ressourcen kontinuierlich auf die wesentlichen Auswirkungen für die Beschäftigten positiven Einfluss nehmen und zur Erreichung der gesetzten Ziele beitragen.

#### Planungsrunde

Als zentrales Instrument der Investitionsplanung findet im Regelfall jährlich die sogenannte Planungsrunde (Mittelfristplanung) statt, bei der auch die konzernweite Werksbelegung ausgeplant wird. Dabei wird ebenfalls die Personalsituation der einzelnen Standorte berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Mittelfristplanung unterliegen mit Blick auf die darin enthaltenen Investitionsprogramme und Investitionen der Zustimmung des Aufsichtsrats. An der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Zustimmung sind auch die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat beteiligt. Die Einbindung der Arbeitnehmervertreter soll dazu beitragen, das Ziel der Beschäftigungssicherung zu gewährleisten.

Mit der Planungsrunde wird tatsächlichen negativen Auswirkungen der Geschäftsabläufe auf die Arbeitsbedingungen einzelner Beschäftigter vorgebeugt (zum Beispiel Stellenabbau), indem eine beschäftigungsstabilisierende Belegschaftsplanung vorgenommen wird. Die Maßnahme wird nicht nachverfolgt.
Aufgrund der bis Ende 2024 andauernden Tarifverhandlungen in der Volkswagen AG konnte dieser Regelprozess nicht mehr im Berichtsjahr finalisiert werden.

### Stimmungsbarometer

Im Volkswagen Konzern existiert eine in den vergangenen Jahren umfassend genutzte direkte Mitsprachemöglichkeit zu eigenen und den Unternehmensinteressen, das sogenannte und jährlich stattfindende Stimmungsbarometer. Im Rahmen des Stimmungsbarometers werden unterschiedliche Facetten im Hinblick auf eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen thematisiert, darunter auch die Themen wie Entwicklungsmöglichkeiten und Qualifizierung der Beschäftigten, ein gesundes Arbeitsumfeld, Beteiligungsmöglichkeiten und die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. In den Organisationseinheiten können Beschäftigte und Führungskräfte abhängig von den Befragungsergebnissen gemeinsam Maßnahmen zu diesen Themenfeldern entwickeln. Auf Basis dieser Beschäftigtenbefragung wurden in den letzten Jahren auch globale Maßnahmen im Hinblick auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Beteiligungsmöglichkeiten abgeleitet. Im Berichtsjahr wurde das Stimmungsbarometer zum Zwecke der Überarbeitung ausgesetzt.

Durch die Überarbeitung des Stimmungsbarometers soll der Dialog mit den Beschäftigten kontinuierlich gestärkt werden. Des Weiteren sollen die Interessen der Beschäftigten angehört und berücksichtigt werden, um eine fundierte Datenbasis zur Ableitung wirkungsvoller Maßnahmen bezüglich oben genannter Themen zu haben. Im Jahr 2025 soll wieder eine Beschäftigtenbefragung durchgeführt werden. Weitere Informationen sind im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung" unter „Unternehmenskultur" zu finden.

Das Stimmungsbarometer ist ein wichtiges Instrument, um tatsächliche negative Auswirkungen der Geschäftsabläufe mitigieren zu können. Dies geschieht durch die Identifikation und Maßnahmenableitung und -umsetzung in Bezug auf besonders kritisch wahrgenommene Themen seitens der Beschäftigten.

Auch zukünftig soll anhand der Beteiligungsquote der Beschäftigten am Stimmungsbarometer nach der Wiedereinführung nachverfolgt werden, inwiefern das Instrument von den Beschäftigten angenommen wird. Anhand dessen kann beurteilt werden, ob die Maßnahmenableitung an kritischen Punkten eine breite Basis der Beschäftigten umfasst und entsprechend als wirksam eingeschätzt werden kann.

### Aufbau und Ausbau eines digitalen Weiterbildungsangebots

Der Volkswagen Konzern investiert in Qualifizierung und leistet somit einen Beitrag dafür, dass Beschäftigte auch bei veränderten Anforderungen ihre langfristige Beschäftigungsfähigkeit erhalten können. Im Fokus stand im Jahr 2024 der Auf- und Ausbau des digitalen Weiterbildungsangebots, um vielfältigere Lerninhalte für eine größere Anzahl an Beschäftigten anbieten zu können. Der Volkswagen Konzern implementiert und integriert das Tool Success Factors und die Lernplattform Degreed als Learning Ecosystem zum digitalen Lernen und zur selbstgesteuerten Weiterbildung. Ausgehend von und gesteuert durch die Volkswagen Group Academy wird auf diese Weise ein gemeinsamer Rahmen für die Qualifizierung aller Beschäftigten des Volkswagen Konzerns geschaffen. Der weltweite Roll-Out findet in definierten Stufen statt. Es ist geplant, den Roll-Out in den in Success Factors angebundenen Konzerngesellschaften bis zum Ende des Jahres 2028 abzuschließen. Auf die Lernplattform Degreed, konnten im Berichtsjahr beispielsweise sieben neue Gesellschaften in den Teilbereich „Volkswagen Konzern" aufgenommen und die Userzahl von rund 30.000 im Jahr 2023 um mehr als 25 % gesteigert werden.

Die Anstrengungen des Volkswagen Konzerns im Bereich Weiterbildung und Qualifizierung sind auch eine Reaktion auf die weitreichende technologische Transformation der Automobilindustrie, um den steigenden gesellschaftlichen Erwartungen, internationalen Abkommen und politischen Regulierungen gerecht zu werden, die eine zielgerichtete Dekarbonisierung von Produkten und Geschäftsprozessen verlangen. In diesem Transformationsprozess erschließt sich das Unternehmen auch neue Geschäftsfelder und Geschäftsmodelle, für die die betroffenen Beschäftigten entsprechend qualifiziert werden.

Mit der beschriebenen Maßnahme trägt der Volkswagen Konzern zu den tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen auf Beschäftigte durch die Bereitstellung sicherer Arbeitsplätze bei. Dies gelingt im Rahmen des Auf- und Ausbaus des digitalen Weiterbildungsangebots zur Stärkung der Qualifikation der Beschäftigten im Sinne einer Verbesserung ihrer Beschäftigungsfähigkeit.

Der Auf- und Ausbau des digitalen Weiterbildungsangebots sowie das Angebot der klassischen Weiterbildungsformate werden über das strategische Ziel zur Erhöhung der durchschnittlichen Weiterbildungsstunden nachverfolgt. Weitere Informationen dazu befinden sich unter Ziele im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen.

### Maßnahme in Bezug auf Koalitionsfreiheit

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zur weltweiten Einhaltung der Vereinigungsfreiheit und erkennt das Recht aller Beschäftigten an, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen zu bilden. Ebenso wird das Recht auf negative Koalitionsfreiheit der Beschäftigten respektiert. Die Anerkennung des Rechts aller Beschäftigten, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen zu bilden, stellt einen wesentlichen Bestandteil der Sozialcharta dar.

Anhand der in diesem Berichtsjahr erstmalig erhobenen Kennzahlen der Abdeckung der Beschäftigten durch Tarifverträge in der Höhe von 92,0 % (nur Europäischer Wirtschaftsraum (EWR)) sowie der Abdeckungsquote der Beschäftigten durch einen Arbeitnehmervertreter in Höhe von 99,1 % (nur EWR) ist erkennbar, dass der Volkswagen Konzern ein Umfeld bietet, das eine effektive Interessensvertretung ermöglicht. Diese effektive Interessenvertretung ist die Grundlage für die Aushandlung von fairer und transparenter Entlohnung durch die Tarifparteien. Der Aushandlungsprozess erfolgt im Regelfall im Rahmen der Tarifautonomie und bewegt sich dabei innerhalb des lokalen regulatorischen Umfeldes. Weitere Informationen zu den Kennzahlen finden sich unter „Kennzahlen zu tarifvertraglicher Abdeckung und sozialem Dialog".

Aufgrund unterschiedlicher politischer und rechtlicher Rahmenbedingungen ist die Umsetzung der Standards der OECD und der ILO in allen Produktionsstätten des Konzerns weltweit nicht im gleichen Ausmaß wie in der Europäischen Union (EU) möglich. Die Verwirklichung der Vereinigungsfreiheit erfolgt dabei unter der Berücksichtigung der in den verschiedenen Ländern und Standorten geltenden Gesetze. Ziel ist das Spannungsfeld zwischen den unterschiedlichen nationalen Rahmenbedingungen und dem Interesse an einer größtmöglichen Verwirklichung des Vereinigungsrechts zu überbrücken. Eine besondere Herausforderung ergibt sich in Staaten, die nicht das ILO-Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechts unterzeichnet haben. Bei den Bemühungen wird darauf geachtet, nicht gegen lokales Recht zu verstoßen und die Beschäftigten vor Ort nicht zu gefährden.

Der Volkswagen Konzern unterhält eine regelmäßige Kommunikation und führt jährliche Abfragen insbesondere mit ausgewählten Risikoregionen und -märkten durch, in denen er tätig ist und in denen ein lokal-gesetzliches Recht auf Koalitionsfreiheit nicht besteht oder beschränkt ist.

Mit dieser kontinuierlichen Maßnahme trägt der Volkswagen Konzern zu den tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen auf die Beschäftigten in Bezug auf umfassende Mitbestimmungsrechte bei. In einem restriktiven Umfeld erfolgt dies durch regelmäßige Kommunikation und Abfragen mit Risikoregionen und -märkten.

## Ziele im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen

Die Erarbeitung von Zielen im Geschäftsbereich Personal erfolgte deduktiv aus der Personalstrategie, die im Einklang mit der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ sowie der Konzernstrategie entwickelt wurde.

Die Personalstrategie und ihre Ziele wurden durch die Abteilung der Konzern Personalstrategie unter Beteiligung weiterer zentraler Organisationseinheiten des Konzern HR Ressorts der Volkswagen AG sowie der Personalstrategieabteilungen ausgewählter Marken des Volkswagen Konzerns erarbeitet. Die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte wurden nicht in den Prozess der Festlegung der Ziele einbezogen.

Im Dezember 2024 wurde die neue Konzernstrategie verabschiedet und im Rahmen dessen auch die Personalstrategie angepasst. Die Ziele des Geschäftsbereichs Personal werden mindestens einmal im Jahr analysiert und in regelmäßigen Abständen mit dem Vorstand und den Personalvorständen der Marken diskutiert. Dabei werden sie daraufhin überprüft, ob die Ziele oder Maßnahmen zur Zielerreichung angepasst werden müssen.

Im Hinblick auf die Nachverfolgung der Leistung des Unternehmens in Bezug auf die Verwirklichung dieser Ziele und bei der Ermittlung von Erkenntnissen oder Verbesserungsmöglichkeiten, die sich aus der Leistung des Unternehmens ergeben, ist kein Prozess für die Mitbestimmung der Beschäftigten oder ihrer Vertretung vorgesehen.

### Ziel in Bezug auf Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

Die Beschäftigungsfähigkeit der Beschäftigten zu fördern ist ein Anspruch des Volkswagen Konzerns. Damit soll auch eine sichere Beschäftigung langfristig ermöglicht werden. Deshalb bietet der Volkswagen Konzern seinen Beschäftigten umfangreiche Qualifizierungsmöglichkeiten.

Unabhängig von der ESRS geforderten Metrik in diesem Themenfeld, besteht im Volkswagen Konzern bereits seit mehreren Jahren eine strategische Kennzahl zu den Weiterbildungsstunden.

Abweichend zu der in der Kapiteleinleitung unter „Wesentliche Auswirkungen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell" angelegten Beschäftigtendefinition wird für die strategische Kennzahl (KPI) die aktive Belegschaft herangezogen, hier allerdings ohne Beschäftigte in der Entnahmephase Zeitwertpapier (Zeitwertpapier: Zeitguthaben aus Entgeltumwandlung). Die aktive Belegschaft umfasst alle Beschäftigten ohne Auszubildende und Beschäftigte in der passiven Phase der Altersteilzeit. Darüber hinaus werden die chinesischen Joint Ventures im strategischen KPI mit betrachtet. Wegen der unterschiedlichen Berechnungsgrundlagen unterscheiden sich der strategische KPI und die Metrik „durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Beschäftigtem" gemäß ESRS weiter unten im Text.

Das Ziel ist, bis 2030 die durchschnittlichen Weiterbildungsstunden pro Beschäftigtem der aktiven Belegschaft (hier ohne Beschäftigte in der Entnahmephase Zeitwertpapier) im Volkswagen Konzern um 35 % auf 30 Stunden im Jahr zu erhöhen. Der Ausgangswert liegt bei 22,3 Stunden und bildet den Durchschnitt der Basisjahre 2015 bis 2019. Die Wahl der Basisjahre ist begründet durch die Covid-19-Pandemie, die zu einer zeitweiligen Einschränkung der Weiterbildungsaktivitäten in den Jahren 2020 und 2021 geführt hat.

Die Zielgröße dieser strategischen Kennzahl für das Berichtsjahr war 26 Stunden. Sie wurde mit durchschnittlich 20,8 Stunden pro Beschäftigtem verfehlt. Die Abnahme der Qualifizierungsstunden liegt an der priorisierten Umsetzung von Effizienzprogrammen im Konzern, so dass der Schwerpunkt der Fachbereiche nicht auf Maßnahmen zur Steigerung der Qualifizierungsstunden gelegt wurde. Im Berichtsjahr 2023 wurden 22,1 Stunden pro Beschäftigtem erreicht.

Dieses Ziel wurde im Rahmen der Personalstrategie und der damit verbundenen Konzernstrategie entwickelt und in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ als Top-KPI mit aufgenommen. Aufgrund der Dynamik in diesem Themenfeld und der heterogenen Qualifizierungsbedarfe und regulatorischen Anforderungen in den verschiedenen lokalen Gesellschaften wurde über die strategische Ausrichtung hinaus keine erweiterte konzernweite Regelung des Themenfelds vollzogen. Eine Ausnahme bildet die Charta der Ausbildung mit ihrem Gültigkeitsbereich. Seit der Festlegung des Ziels wurden keine Änderungen am Ziel selbst vorgenommen.

Die strategische Kennzahl der Personalstrategie umfasst die Weiterbildungsstunden der Beschäftigten inklusive der geleisteten digitalen terminunabhängigen Weiterbildungsstunden. Bis 2023 wurde der Jahresdurchschnitt auf Basis der Daten von 1. Januar bis 31. Dezember berechnet. Im Zuge der Umstellung anhand der Anforderungen der ESRS wurde die Berechnung dahingehend angepasst, dass der Jahresdurchschnitt von nun an auf Basis der Daten vom 31. Dezember des Vorjahres bis zum 31. Dezember des Berichtsjahres ermittelt wird. Dadurch entspricht der KPI in diesem Aspekt künftig der Metrik.

Bis 2023 wurde der Umsetzungsstand der strategischen Personalplanung als gleichnamiger KPI berichtet, der auf die Bereitstellung sicherer Arbeitsplätze einzahlte. Die strategische Personalplanung ergänzt die operative Personalplanung um eine qualitative, langfristige sowie strategische Planungsperspektive. Sie ermöglicht es, qualitative und quantitative Über- und Unterdeckungen in den Unternehmensteilen frühzeitig zu identifizieren und leitet erforderliche Qualifizierungs-, Ausbildungs- sowie Restrukturierungserfordernisse ab, deren Umsetzungen zur Unterstützung der Transformation beitragen sollen. Um den Fortschritt in der strategischen Personalplanung abzubilden, messen wir den Anteil der aktiven Belegschaft, der in der strategischen Personalplanung ab 2023 berücksichtigt ist. Im Rahmen der Überarbeitung der Konzernstrategie werden die Ziele angepasst und vor dem Hintergrund der laufenden Effizienzprogramme die Berichterstattung des KPI für das Jahr 2024 ausgesetzt.

Darüber hinaus sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der Anforderungen der ESRS in Bezug auf angemessene Entlohnung, sozialen Dialog, Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der diesjährig erstmals durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen wird nicht nachverfolgt.

## METRIKEN: BESCHÄFTIGTE UND FREMDARBEITSKRÄFTE

### Kennzahlen zu Merkmalen der Beschäftigten

614.082 Beschäftigte arbeiteten zum Ende des Berichtsjahres 2024 beim Volkswagen Konzern; die Anzahl der Beschäftigten wird in Kopfzahl angegeben. Die Definition der Beschäftigten umfasst alle Personen mit einem aktiven Arbeitsvertrag, die am Wertschöpfungsprozess des Volkswagen Konzerns beteiligt sind, einschließlich Mitglieder des Top-Managements, Personen in der passiven Phase der Altersteilzeit (ATZ) und Auszubildende. In den quantitativen Angaben nicht enthalten ist ruhende Beschäftigung wie zum Beispiel Elternzeit. Weiterhin nicht inkludiert sind Beschäftigte in der akademischen Ausbildung wie zum Beispiel Praktikanten, Werkstudierende und PhD-, Master-, sowie Bachelor-Studierende. Zu den Beschäftigten zählen sowohl die Vollzeit- als auch die Teilzeitbeschäftigten. Ein Vollzeitbeschäftigter arbeitet die maximale Anzahl von Stunden pro Tag, Woche oder Monat, die für die jeweilige Beschäftigtenkategorie gemäß den nationalen Gesetzen, Tarifverträgen oder betrieblichen Regelungen festgelegt sind. Jede Abweichung von der (außer-)tariflich vereinbarten Vollzeit-Wochenarbeitszeit wird als Teilzeitbeschäftigung betrachtet. Unbefristet Beschäftigte haben kein Enddatum in ihren Anstellungsverträgen. Befristet Beschäftigte sind alle Beschäftigten des jeweiligen Unternehmens, die einen zeitlich befristeten Vertrag mit Enddatum haben. Abrufkräfte fallen unter befristet Beschäftigte. Sie sind ohne Garantie einer Mindestarbeitszeit oder einer festen Anzahl von Arbeitsstunden angestellt. Die Abrufkraft muss sich nach Bedarf für die Arbeit zur Verfügung stellen, der Arbeitgeber ist jedoch nicht vertraglich verpflichtet, ihm eine Mindest- oder feste Anzahl von Arbeitsstunden pro Tag, Woche oder Monat anzubieten.

Im Berichtsjahr haben 37.516 Beschäftigte den Volkswagen Konzern verlassen. Die Fluktuationsquote betrug 6,1 %. Sie wird berechnet, indem die Anzahl der Abgänge ins Verhältnis zur durchschnittlichen Anzahl der Beschäftigten im Berichtsjahr gesetzt wird. Basis der Berechnung sind die Daten von Dezember des Vorjahres bis Dezember des Geschäftsjahres der Beschäftigten der zukünftig im Rahmen der Anforderungen der ESRS berichtspflichtigen Entitäten des Volkswagen Konzerns. Bezugsbasis ist die durchschnittliche Anzahl von Beschäftigten in diesem Zeitraum. Bei den Abgängen werden folgende Gruppen berücksichtigt: Beschäftigte, die den Volkswagen Konzern aufgrund von Kündigung, Ruhestand, Tod oder auf eigenen Wunsch verlassen haben.

Die nachstehenden Tabellen zeigen die Verteilung der Beschäftigten nach Geschlecht, Land der Anstellung und Vertragsart.

### BESCHÄFTIGTE NACH GESCHLECHT

*Stand 31. Dezember 2024*

| Geschlecht | Beschäftigte |
|---|---|
| Männlich | 489.917 |
| Weiblich | 124.125 |
| Divers | 7 |
| Keine Angabe | 33 |
| Gesamtbelegschaft | **614.082** |

Die Belegschaftsangaben finden sich ebenfalls im Kapitel „Nachhaltige Wertsteigerung“ unter dem Abschnitt „Personal“. Abweichungen zwischen den Angaben ergeben sich aus der Berücksichtigung der Belegschaft der chinesischen Joint Ventures im Konzernlagebericht. In der Gesamtzahl der Beschäftigten sind 33 Beschäftigte („Keine Angabe“) enthalten, die von ihrem lokalen gesetzlichen Recht Gebrauch gemacht haben, ihr Geschlecht nicht offen zu legen.

## BESCHÄFTIGTE NACH LÄNDERN

*Stand 31. Dezember 2024*

| Land/Gebiet | Beschäftigte |
|---|---|
| Deutschland | 293.338 |
| Tschechien | 37.005 |
| USA | 26.117 |
| Schweden | 25.804 |
| China | 23.555 |
| Spanien | 23.064 |
| Brasilien | 22.810 |
| Mexiko | 20.117 |
| Polen | 19.622 |
| Ungarn | 12.826 |
| Slowakei | 11.947 |
| Italien | 10.263 |
| Großbritannien | 9.793 |
| Indien | 8.957 |
| Frankreich | 8.208 |
| Österreich | 7.938 |
| Portugal | 5.919 |
| Argentinien | 5.674 |
| Südafrika | 5.199 |
| Türkei | 4.334 |
| Niederlande | 3.620 |
| Belgien | 3.561 |
| Dänemark | 3.184 |
| Rumänien | 1.821 |
| Schweiz | 1.793 |
| Norwegen | 1.584 |
| Japan | 1.376 |
| Australien | 1.308 |
| Chile | 1.011 |
| Südkorea | 894 |
| Slowenien | 870 |
| Kanada | 838 |
| Ecuador | 798 |
| Kroatien | 746 |
| Singapur | 703 |
| Finnland | 590 |
| Kolumbien | 558 |
| Peru | 530 |
| Bulgarien | 513 |
| Malaysia | 499 |
| Thailand | 423 |
| Vereinigte Arabische Emirate | 422 |
| Serbien | 397 |
| Taiwan | 350 |

| | |
|---|---|
| Ukraine | 338 |
| Britische Jungferninseln | 286 |
| Neuseeland | 276 |
| Irland | 263 |
| Griechenland | 200 |
| Estland | 192 |
| Lettland | 147 |
| Bosnien Herzegowina | 143 |
| Litauen | 143 |
| Marokko | 133 |
| Mazedonien | 123 |
| Katar | 118 |
| Kenia | 103 |
| Vereinigte Republik Tansania | 88 |
| Albanien | 81 |
| Ghana | 76 |
| Indonesien | 67 |
| Pakistan | 61 |
| Panama | 60 |
| Namibia | 54 |
| Luxemburg | 51 |
| Saudi-Arabien | 48 |
| Botsuana | 44 |
| Senegal | 41 |
| Kasachstan | 39 |
| Montenegro | 15 |
| Uruguay | 13 |
| Gesamtbelegschaft | 614.082 |

## BESCHÄFTIGTE NACH ART DES VERTRAGS, AUFGESCHLÜSSELT NACH GESCHLECHT

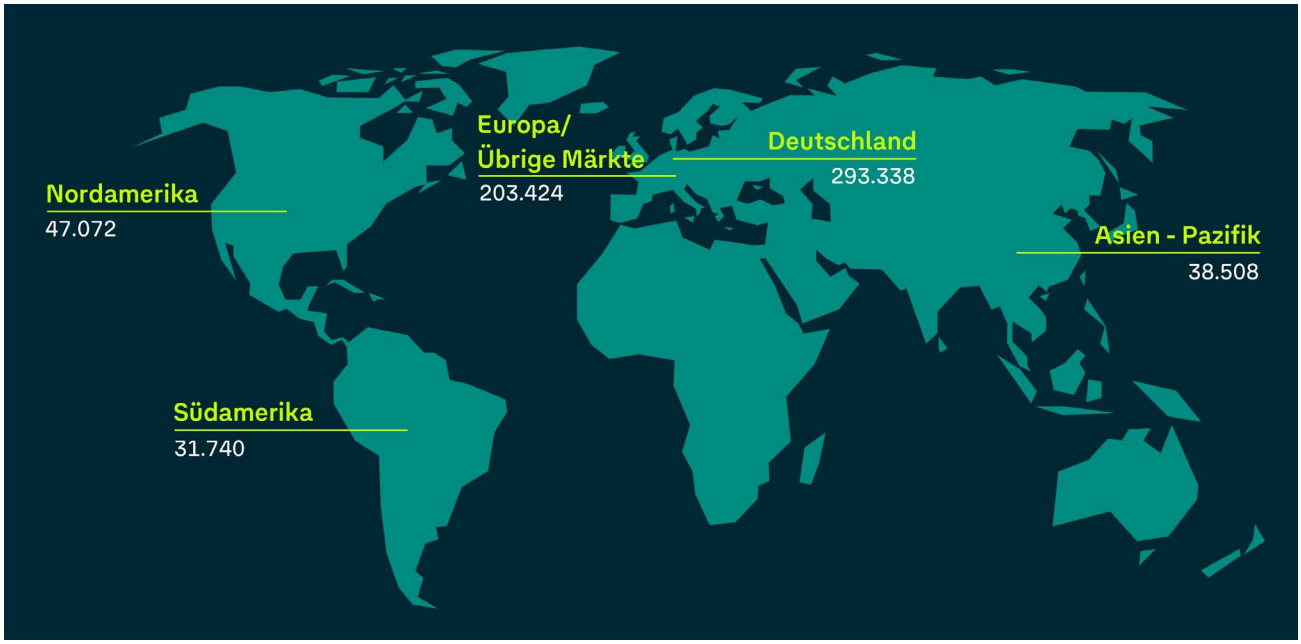
*Stand 31. Dezember 2024*

| | Männlich | Weiblich | Divers | Keine Angabe | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|
| Beschäftigte | 489.917 | 124.125 | 7 | 0 | 614.082 |
| Beschäftigte mit unbefristetem Arbeitsvertrag | 473.198 | 117.902 | 4 | 33 | 591.137 |
| Beschäftigte mit befristetem Arbeitsvertrag | 16.719 | 6.223 | 3 | 0 | 22.945 |
| Abrufkräfte | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Die Angabe des Geschlechts erfolgt gemäß den Angaben der Beschäftigten. In der Gesamtzahl der Beschäftigten sind 33 Beschäftigte enthalten, die von ihrem lokalen gesetzlichen Recht Gebrauch gemacht haben, ihr Geschlecht nicht offen zu legen.

## BESCHÄFTIGTE NACH ART DES VERTRAGS, AUFGESCHLÜSSELT NACH MÄRKTEN

*Stand 31. Dezember 2024*




| | Deutschland | Europa/Übrige Märkte* | Nordamerika | Südamerika | Asien-Pazifik |
|---|---|---|---|---|---|
| Beschäftigte | 293.338 | 203.424 | 47.072 | 31.740 | 38.508 |
| Beschäftigte mit unbefristetem Arbeitsvertrag | 285.935 | 193.767 | 45.791 | 30.019 | 35.625 |
| Beschäftigte mit befristetem Arbeitsvertrag | 7.403 | 9.657 | 1.281 | 1.721 | 2.883 |

*Ohne Deutschland

### Kennzahlen zu Fremdarbeitskräften

Zu den Fremdarbeitskräften zählen Selbstständige sowie Personen, die von Unternehmen bereitgestellt werden, die hauptsächlich im Bereich der Vermittlung und Überlassung von Arbeitskräften tätig sind (sogenannte Leiharbeitnehmende). Die Gesamtzahl (Kopfzahl) der im Unternehmen tätigen Fremdarbeitskräfte betrug zum Ende des Berichtsjahres 25.162.

### Kennzahlen zu tarifvertraglicher Abdeckung und sozialem Dialog

92,0 % der Beschäftigten des Volkswagen Konzerns sind von Tarifverträgen abgedeckt, wobei sich diese Zahl im ersten Berichtsjahr anhand der Anforderungen der ESRS nur auf Beschäftigte in Ländern des EWR bezieht. Als Tarifvertrag gilt eine schriftliche Vereinbarung zwischen Gewerkschaften (beziehungsweise in ihrer Abwesenheit ordnungsgemäß gewählten Arbeitnehmervertretern) und Arbeitgebern, der unter anderem Arbeitszeit und Entgelt als Kernbestandteile regelt. 99,1 % der Beschäftigten des Volkswagen Konzerns im EWR sind von Arbeitnehmervertretern abgedeckt. Es existieren Vereinbarungen mit den Beschäftigten über die Vertretung durch einen Europäischen Betriebsrat (EBR, EBR SE, EBR SEC).

## TARIFVERTRAGLICHE ABDECKUNG UND SOZIALER DIALOG 2024

| | Tarifvertragliche Abdeckung | Sozialer Dialog |
|---|---|---|
| Abdeckungsquote (in %) | Beschäftigte (nur EWR) | Vertretung am Arbeitsplatz (nur EWR) |
| 0-19 | Bulgarien, Estland, Irland, Kroatien, Lettland, Litauen | Irland |
| 20-39 | Griechenland, Luxemburg | - |
| 40-59 | Dänemark | - |
| 60-79 | Polen, Rumänien, Slowenien | Griechenland, Luxemburg |
| 80-100 | Belgien, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Slowakei, Spanien, Tschechien, Ungarn | Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn |

### Kennzahlen zu angemessenem Lohn

Als Referenzwert für eine angemessene Entlohnung gemäß den Anforderungen der ESRS dient innerhalb des EWR der gesetzliche Mindestlohn eines Landes oder, wo dieser nicht festgelegt ist, ein Referenzwert, der nicht niedriger als der Mindestlohn eines Nachbarlandes mit ähnlichem sozio-ökonomischen Status ist. Da außerhalb des EWR keine einheitliche Methodik zur Festlegung eines Mindestlohns vorhanden ist, werden die Referenzwerte der Living-Wage-Datenbank der Wage Indicator Foundation herangezogen, die in den Anforderungen der ESRS als mögliche Datenquelle für Länder außerhalb des EWR aufgeführt wird. Aus dieser Datenbank werden die Referenzwerte für alle Länder außerhalb des EWR bezogen, in denen der Volkswagen Konzern Beschäftigte hat. Die zugrunde liegenden Referenzwerte wurden für den vorliegenden Bericht letztmalig im Oktober 2024 aktualisiert.

Die für die Berechnung der jeweiligen niedrigsten Bruttostundenlöhne herangezogenen Lohnbestandteile sind gemäß den Anforderungen der ESRS definiert und konzernweit einheitlich festgelegt. Für die Berechnung werden ausschließlich das Basisentgelt sowie garantierte Zusatzzahlungen berücksichtigt. Im Volkswagen Konzern existieren vielfach jedoch weitere Vergütungsbestandteile, die von dieser Berechnung nicht erfasst werden. Aus Sicht des Unternehmens können diese weiteren Vergütungsbestandteile einen elementaren Anteil der Entlohnung darstellen, die in der Betrachtung gemäß ESRS keine Berücksichtigung finden.

Für die nachfolgenden Kennzahlen werden die jeweils niedrigsten Bruttostundenlöhne der Gesellschaften mit dem Referenzwert des jeweiligen Landes verglichen. Anhand dieser Vergleiche wurde ermittelt, dass nahezu alle Beschäftigten des Konzerns oberhalb der jeweils angesetzten Referenzwerte entlohnt werden und damit eine angemessene Entlohnung nach ESRS-Definition erhalten. Die wenigen Ausnahmen sind der unten stehenden Tabelle zu entnehmen. Die Tabelle zeigt die Länder und die Anzahl der Beschäftigten des Volkswagens Konzerns, die unter dem angesetzten ESRS-Referenzwert entlohnt wurden. Zusätzlich zeigt die Darstellung den Anteil dieser Beschäftigten des Volkswagen Konzerns, deren Lohn unter dem dort angesetzten Referenzwert liegt, im Verhältnis zu allen Beschäftigten des Volkswagen Konzerns im jeweiligen Land. Auch die in der Tabelle ausgewiesenen Beschäftigten werden nach existierenden lokalen gesetzlichen und tarifvertraglichen Anforderungen bezahlt. Darüber hinaus sorgen weitere Vergütungsbestandteile, die nicht Bestandteil der Einkommensdefinition nach ESRS sind, für eine höhere tatsächliche Entlohnung als der hier getätigte Vergleich es ausweist. Beispiele für solche zusätzlichen Vergütungsbestandteile sind Verkaufsprovisionen (etwa in Singapur), zusätzliche Rentenversicherungsleistungen und/oder Krankenversicherungen sowie kostenlose Verpflegung (zum Beispiel in Marokko). Des Weiteren kommen temporäre Effekte zum Tragen wie beispielsweise ein geringeres Gehalt in einer gewissen Probezeit (zum Beispiel drei bis sechs Monate in Mexiko). Ähnlich verhält es sich in Albanien, Brasilien und Schweden und teilweise Österreich, wo die Beschäftigten im Regelfall nach kurzer Einstiegszeit in höhere Gehaltsgruppen umgruppiert werden. Die anderen in Österreich Beschäftigten sind im Wesentlichen nebenberuflich tätig. In Deutschland handelt sich um zwei Volontäre, die in den Geltungsbereich des Berufsbildungsgesetzes fallen.

## ANGEMESSENE ENTLOHNUNG DER BESCHÄFTIGTEN 2024

| Land | Beschäftige im jeweiligen Land (gesamt) | Beschäftigte im jeweiligen Land, deren Entlohnung* unter dem Referenzwert* des jeweiligen Landes liegt | Anteil der Beschäftigten im jeweiligen Land, deren Entlohnung* unter dem Referenzwert* des jeweiligen Landes liegt (in Prozent) |
|---|---|---|---|
| Singapur | 703 | 86 | 12,2 |
| Marokko | 133 | 6 | 4,5 |
| Albanien | 81 | 2 | 2,5 |
| Schweden | 25.804 | 49 | 0,2 |
| Österreich | 7.938 | 5 | 0,1 |
| Mexiko | 20.117 | 10 | 0,1 |
| Brasilien | 22.810 | 1 | 0,0 |
| Deutschland | 293.338 | 2 | 0,0 |

*gemäß ESRS-Definition

### Kennzahlen zu Weiterbildung

Die durchschnittliche Zahl der Weiterbildungsstunden pro Beschäftigtem gemäß der Anforderungen der ESRS lag bei 18,9 Stunden. Basis der Berechnung sind die Daten der Beschäftigten von Dezember des Vorjahres bis Dezember des Berichtjahres. Als Weiterbildungsstunden gelten terminabhängige und terminunabhängige Präsenz- und Online-Trainings mit oder ohne Trainer (selbstgesteuert). Beim terminunabhängigen Lernen wird primär die genaue Qualifizierungszeit erfasst. Wenn dies technisch nicht möglich ist, wird der hinterlegte Sollwert je terminunabhängiger Weiterbildungsmaßnahme ausgewertet.

## ARBEITS- UND GESUNDHEITSSCHUTZ

In diesem Abschnitt werden die Nachhaltigkeitsaspekte Arbeits- und Gesundheitsschutz gemäß ESRS 1 behandelt.

### Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz

Durch eine Konzernrichtlinie ist sichergestellt, dass die Geschäftsführung jeder Gesellschaft zur Erfüllung der Aufgaben im Themenfeld Arbeits- und Gesundheitsschutz ausreichende finanzielle, personelle und sachliche Ressourcen zur Verfügung stellt und für ausreichende Qualifikation und Weiterbildung des Fachpersonals sorgt. Die Organisationseinheit Konzern Gesundheitswesen und Arbeitsschutz der Volkswagen AG ist beauftragt zur Standardsetzung, Information und Kommunikation sowie Überwachung.

#### Verpflichtende Etablierung und fortlaufende Verbesserung eines Arbeits- und Gesundheitsschutz-Managementsystems

Der Konzern gibt den Gesellschaften über eine konzernweit gültige Richtlinie die Pflicht zur Einführung und Zertifizierung eines ISO 45001-Managementsystems an allen Fertigungsstandorten mit über 1.000 Beschäftigten vor, die zur Förderung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes umgesetzt werden müssen. Die Zertifizierung selbst liegt im Verantwortungsbereich der jeweiligen Gesellschaften. Im Rahmen des Konzernauditprogramms werden interne Audits auf Basis der ISO 45001-Anforderungen und Konzernrichtlinien durchgeführt. Im Jahr 2024 wurden 4 (3) Konzernaudits durchgeführt. Der Abschluss der geforderten ISO 45001-Zertifizierungen ist bis 2026 geplant.

Die Zertifizierung der Managementsysteme zum Arbeits- und Gesundheitsschutz wurde zudem mit einem Ziel unterlegt. Informationen zum Fortschritt und der Wirksamkeit der Maßnahme finden sich unter „Ziele im Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz".

#### Durchführung einer systematischen Health & Safety-Risikoanalyse

Um die aktuelle Performance der Konzerngesellschaften im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz zu evaluieren, führte der Volkswagen Konzern in diesem Berichtsjahr eine Risikoanalyse, basierend auf Fragebögen zur Selbsteinschätzung, auf Ebene der Gesellschaften durch. Die Definition des Scopes der Risikoanalyse 2024 erfolgte anhand risikobasierter Kriterien unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Vorjahres. So konnten

mögliche Verbesserungspotenziale identifiziert und Maßnahmen zur Reduzierung nachhaltigkeitsbezogener Risiken eingeleitet werden. Im Rahmen der Kommunikation mit den Gesellschaften hat sich darüber ein regelmäßigerer Austausch ergeben. Aus den identifizierten Good Practices entstehen Potenziale für die Konzerngesellschaften.

Jährlich werden systematische Analysen zum Status quo des Arbeits- und Gesundheitsschutzes im Volkswagen Konzern durchgeführt, welche bei erkanntem Handlungsbedarf in Maßnahmen zur Minimierung arbeitsbedingter Gefährdungen münden. Diese umfassen alle Beschäftigten des Volkswagen Konzerns und werden diesen über gezielte Kommunikation zugänglich gemacht.

Mit den beiden beschriebenen Maßnahmen fördert der Volkswagen Konzern den Arbeits- und Gesundheitsschutz der Beschäftigten und trägt so zu den tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen auf Beschäftigte durch die Schaffung gesunder Arbeitsbedingungen bei.

Die Wirksamkeit der Risikoanalyse und den daraus abgeleiteten Maßnahmen zur Minimierung arbeitsbedingter Risiken wird mittels einer stichprobenhaften Überprüfung der Gesellschaften – auch ohne festgestellte Risikoindikatoren – nachverfolgt.

### Ziele im Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz

Die Strategie Safety First sowie die Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sehen vor, dass alle Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns die Standards der ISO 45001-Managementsysteme für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit erfüllen. Bis 2026 sind alle Produktionsstandorte (inklusive chinesische Joint Ventures) mit mehr als 1.000 Beschäftigten nach der ISO 45001 zu zertifizieren.

Die Entwicklung des Ziels wurde bewusst in Übereinstimmungen mit der ILO-Empfehlung zur Zertifizierung von Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystem sowie den zu der damaligen Zeit vorherrschenden Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung vorangetrieben.

Gleichzeitig wurde im Entwicklungsprozess über die Beschränkung des Ziels auf Produktionsstandorte mit mehr als 1.000 Beschäftigten den besonderen lokalen Standort- und Brancheneigenschaften Rechnung getragen. Mit der zusätzlichen Berichterstattung über den Abdeckungsgrad der zertifizierten Managementsysteme wurden zudem spezifische Kapitalmarktanforderungen in die Berichterstattung integriert, die mittels ESG-Ratings an den Volkswagen Konzern herangetragen wurden.

Ein zentrales Element, um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu bewerten, ist die Kennzahlenerhebung. Zur Überprüfung des Ziels wird jährlich analysiert, wie viele der konzernweiten Produktionsstandorte mit mehr als 1.000 Beschäftigten ISO 45001-zertifiziert sind und wie hoch der damit verbundene Abdeckungsgrad der Beschäftigten ist. Ende 2024 waren insgesamt 80 (72) Konzern-Produktionsstandorte (inklusive chinesische Joint Ventures) nach ISO 45001 zertifiziert. Dies entspricht einem Abdeckungsgrad von 74 (51) % der Beschäftigten der Konzern-Produktionsstandorte (inklusive chinesische Joint Ventures) mit mehr als 1.000 Beschäftigten. Die Kennzahl errechnet sich durch die Division der Anzahl der Beschäftigten in zertifizierten Produktionsstandorten mit mehr als 1.000 Beschäftigten durch die gesamte Anzahl der Beschäftigten in Produktionsstandorten mit mehr als 1.000 Beschäftigten.

Seit der Zielsetzung wurden weder Änderungen am Ziel selbst noch an der dem Ziel zugrundeliegenden Methodik vorgenommen. Durch den gezielten und stetigen Austausch mit den betroffenen Gesellschaften in den relevanten Steuerungsgremien liegen uns derzeit keine Erkenntnisse vor, die wesentliche Hindernisse in der Zielerreichung darstellen.

Neben der Anzahl der nach ISO 45001-zertifizierten Produktionsstandorten und deren Abdeckungsgrad der Beschäftigten nutzt der Volkswagen Konzern auch die Unfallhäufigkeit Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) der Beschäftigten als wesentliche Kennzahl für die Berichterstattung. Diese wird als Unfallhäufigkeitsindex erhoben und gibt Auskunft darüber, wie viele Unfälle im Betrieb, bezogen auf die Summe aller geleisteten Arbeitsstunden, gemeldet wurden. Die zugrunde liegende Berechnungsformel lautet: Anzahl der gemeldeten Betriebsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag multipliziert mit 1 Million geteilt durch Anzahl der geleisteten Arbeitsstunden. Im Jahr 2024 lag die Unfallhäufigkeit im Volkswagen Konzern bei 6,4 (3,6). Gegenüber dem Vorjahr wurde der Scope der Kennzahl im Berichtsjahr von zuvor allen Produktionsstandorten inklusive chinesischer Joint Ventures auf Beschäftigte der vollkonsolidierten Gesellschaften des Konzerns ohne

chinesische Joint Ventures ausgeweitet. Zudem erfolgte eine Umstellung von Wochentagen auf Kalendertage zur Ermittlung von Ausfalltagen. Aufgrund der methodischen Veränderungen ist keine Vergleichbarkeit zur Vorjahreszahl gegeben.

Der Volkswagen Konzern legt großen Wert darauf, die LTIFR für alle Marken und Gesellschaften bis 2040 auf unter Eins zu senken. Dieses Ziel wurde im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ formuliert und ist eine strategische Kennzahl in selbiger, wobei das Ziel zur Unfallhäufigkeit unter Einbezug von ESG-Ratinganforderungen entwickelt worden ist. Die zur Erhebung der Kennzahl notwendige Dokumentationspflicht von Arbeitsunfällen ist in der Konzernrichtlinie Arbeits- und Gesundheitsschutz festgeschrieben.

Zudem greift das oben genannte Ziel Empfehlungen der ILO zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie der zum Zeitpunkt der Entwicklung verwendeten Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung Global Reporting Initiative (GRI) auf. Die Ziele der Zertifizierung nach ISO 45001 und Anzahl der Arbeitsunfälle messen sich weder gegen einen bestimmten Basiswert noch gegen ein bestimmtes Basisjahr, da sich der Volkswagen Konzern an dem Anspruch misst, jedes Jahr möglichst wenige Arbeitsunfälle zu erreichen und davon keine mit Todesfolge.

Zur konzernweiten Information bei tödlichen Unfällen der Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte sowie anderer Arbeitskräfte, die an den Standorten des Volkswagen Konzerns tätig sind, greift das Unternehmen auf Konzernregelungen zurück. Auf dieser Basis können an allen Standorten Maßnahmen zur Vermeidung gleichartiger Unfälle ergriffen werden. Unfälle werden lokal analysiert und entsprechende Maßnahmen zur Prävention weiterer Unfälle eingeleitet.

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung anhand der Anforderungen der ESRS wurde die Metrik zur Berechnung der Unfallhäufigkeit im Berichtsjahr von der Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) auf die Total Recordable Injury Rate (TRIR) umgestellt, sodass nun signifikante Arbeitsunfälle unabhängig vom Ausfall des Beschäftigten in die Berechnung mit einfließen. Im Berichtsjahr lag die TRIR im Volkswagen Konzern bei 11,7.

Die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte wurden nicht in den Prozess der Festlegung der Ziele einbezogen.

### Kennzahlen zu Arbeits- und Gesundheitsschutz

Auf der Grundlage gesetzlicher Anforderungen und/oder anerkannter Normen oder Leitlinien von einem Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit des Unternehmens sind 83 % der Beschäftigten abgedeckt. 46 % der Beschäftigten sind von einem solchen Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit abgedeckt, das von einer externen Partei geprüft oder zertifiziert wurde.

Im Berichtsjahr kam es zu vier Todesfällen. Davon betrafen drei Todesfälle Beschäftigte des Volkswagen Konzerns. Ein Todesfall betraf andere Arbeiter wie zum Beispiel Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette an den Standorten des Volkswagen Konzerns.

Im Berichtsjahr ereigneten sich 10.819 meldepflichtige Arbeitsunfälle von Beschäftigten. Für die TRIR ergibt sich eine Quote von 11,7. Sie ergibt sich aus der Anzahl der gemeldeten signifikanten Arbeitsunfälle multipliziert mit 1 Million geteilt durch Anzahl der geleisteten Arbeitsstunden.

## GLEICHBEHANDLUNG UND CHANCENGERECHTIGKEIT

In diesem Abschnitt werden die Nachhaltigkeitsaspekte Vielfalt, Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit, Maßnahmen gegen Belästigung am Arbeitsplatz sowie Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderungen gemäß ESRS 1 behandelt. Der Nachhaltigkeitsaspekt Weiterbildung und Kompetenzentwicklung im Sinne der Chancengerechtigkeit ist in diesem Abschnitt subsumiert. Der Aspekt der Beschäftigungsfähigkeit wird unter dem Abschnitt „Arbeitsbedingungen“ mit behandelt.

### Maßnahmen im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Themenfeld Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit sind im Volkswagen Konzern die Organisationseinheiten Konzern Diversity und Frauenförderung, Volkswagen Group Academy sowie Konzern Personalwesen Management der Volkswagen AG zuständig, die durch ihre personellen sowie finanziellen Ressourcen kontinuierlich auf die wesentlichen Auswirkungen für die Beschäftigten positiven Einfluss nehmen und zur Erreichung der gesetzten Ziele beitragen.

Der Volkswagen Konzern hat weltweit eine heterogene Beschäftigtenstruktur. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit von spezifischen Maßnahmen zur Sicherstellung von Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit. Ein inklusives Arbeitsumfeld zu schaffen und zu sichern, liegt daher bei den Marken und Gesellschaften auf Basis der jeweiligen Bedürfnisse.

### Maßnahmen zur Schaffung eines inklusiven Arbeitsumfelds und der Gleichbehandlung von Beschäftigten

Der Konzern gibt den Gesellschaften über die konzernweit gültige Konzernrichtlinie HR Compliance Aktionsfelder zur Förderung der Themenbereiche Vielfalt, Chancengerechtigkeit, auch hinsichtlich der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben sowie Inklusion vor. Diese Aktionsfelder umfassen die Integration dieser Themenbereiche in die Unternehmenswerte, -prozesse und -kommunikation sowie die Festlegung einer Ansprechperson. Ab einer bestimmten Gesellschaftsgröße muss die Funktion eines Diversity Experts eingerichtet werden. Im Rahmen der oben genannten Aktionsfelder sind Sensibilisierungsmaßnahmen für Beschäftigte und Führungskräfte für diese Themen umzusetzen. Umfang und Tiefe der Maßnahmen sind auf die Gesellschaftsgröße abgestimmt.

Damit wird zur tatsächlichen positiven Auswirkung auf Beschäftigte durch die Bereitstellung eines inklusiven Arbeitsumfelds, die Gleichbehandlung von Beschäftigten, auch hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten im Konzern, und durch Sensibilisierung von Beschäftigten und Führungskräften für eine diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreie Kultur beigetragen. Es handelt sich insgesamt um eine kontinuierliche Maßnahme.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nicht zentral, sondern aufgrund der Unterschiedlichkeit der Maßnahmen in der Regel auf lokaler oder Gesellschaftsebene nachverfolgt.

### Neue Anti-Diskriminierungsregelung

Zudem wurde konzernseitig eine im Jahr 2023 neu erarbeitete und finalisierte Anti-Diskriminierungsregelung den Gesellschaften im Jahr 2024 zur Verfügung, um Regelungslücken zur Vermeidung von Diskriminierung im Einstellungs-, Vergütungs- und Beförderungsprozess zu schließen.

Die Anti-Diskriminierungsregelung wurde im Jahr 2024 an 106 Konzerngesellschaften kommuniziert, die keine oder keine ausreichenden Regelungen zur Vermeidung von Diskriminierung implementiert haben.

Die Einführung dieser Regelung in den Konzerngesellschaften ist nicht bindend, wird allerdings durch den Konzern empfohlen.

Mit der neuen Anti-Diskriminierungsregelung soll Abhilfe für die tatsächliche negative Auswirkung auf Beschäftigte durch Ungleichbehandlung im Beschäftigungsverhältnis geschaffen werden. Bezüglich potenzieller negativer Auswirkungen des Volkswagen Konzerns in Bezug auf die Ungleichbehandlung von Beschäftigten hat der Bereich HR Compliance zudem die spezifische Konzernrichtlinie überarbeitet. Für den Einstellungsprozess wurde ergänzt, dass Entscheidungen über Einstellungen lediglich auf Basis der Qualifikation der Bewerberinnen und Bewerber erfolgen.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nicht zentral, sondern aufgrund der Unterschiedlichkeit in der Umsetzung der Maßnahme auf lokaler oder Gesellschaftsebene nachverfolgt.

### Bereitstellung von Materialien für Führungskräfte

Das Management und die Führungskräfte werden konzernweit hinsichtlich ihrer Vorurteilsfreiheit und der Wahrung von Chancengerechtigkeit qualifiziert und befähigt. Darüber hinaus wird eine nachhaltige Auseinandersetzung aller Führungskräfte mit dem Thema unbewusste gruppenbezogene Vorurteile gefördert, um eine vorurteilsfreie Arbeitsumgebung sowie chancengerechte Prozesse zu schaffen. Diese sollen auf Basis ihres Trainings dazu befähigt werden, ihre eigenen bereichsspezifischen Prozesse zu analysieren und passende Maßnahmen zur Sicherstellung der Chancengerechtigkeit und zum Abbau von Vorurteilen und Stereotypen in ihrem Bereich abzuleiten und zu implementieren. Zudem werden unterstützende Materialien zentral erarbeitet und den Marken und Gesellschaften zur Verfügung gestellt. Der Konzern regt dazu an, lokale Anpassungen und Integration der Methoden in bestehende Qualifizierungen und Prozesse bei Beibehaltung des beschriebenen Ziels vorzunehmen.

Damit wird zur tatsächlichen positiven Auswirkung auf Beschäftigte durch die Bereitstellung eines inklusiven Arbeitsumfelds, die Gleichbehandlung von Beschäftigten, auch hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten im

Konzern, und durch die Förderung einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur beigetragen. Es handelt sich um eine kontinuierliche Maßnahme.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nicht zentral, sondern aufgrund der Unterschiedlichkeit der Maßnahmen in der Regel auf lokaler oder Gesellschaftsebene nachverfolgt.

### Knüpfung der Konzernvorstands- und Managementvergütung an den Diversity-Index

Die kurzfristig variable Konzernvorstandsvergütung (Jahresbonus) ist im Rahmen des ESG-Faktors unter anderem an den sogenannten Diversity-Index gekoppelt, um einen direkten Anreiz auf Ebene des Konzernvorstands zu schaffen, die Diversity-Ziele zu erreichen. Die Vergütungsrelevanz des Diversity-Index wird im Kapitel „Allgemeine Informationen" näher beschrieben.

Darüber hinaus wurde 2023 ein ESG-Faktor in die kurzfristig variable Vergütung (Jahresbonus) für das Management unterhalb des Konzernvorstands eingeführt. Im Rahmen dieses ESG-Faktors wird der indexrelevante Frauenanteil im Management in der kurzfristig variablen Vergütung verankert.

Mit der Schaffung eines Anreizes zur Förderung der Diversität im Unternehmen wird zur tatsächlichen positiven Auswirkung auf Beschäftigte durch die Gleichbehandlung von Beschäftigten, auch hinsichtlich der Entwicklungsmöglichkeiten im Konzern, und der Förderung einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur beigetragen.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme, aber auch die Förderung der Vielfalt selbst, wird über die Entwicklung des Diversity-Index nachgehalten, welcher sich aus dem Frauenanteil im Management sowie dem Internationalisierungsgrad im Top-Management zusammensetzt. Beide Bestandteile des Diversity-Index sind mit einem strategischen Ziel hinterlegt. Mehr Informationen hierzu sind unter dem Abschnitt „Ziele im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit" zu finden.

### Erhebung und Veröffentlichung der Statistik Sanktionierung von Fehlverhalten

Der Volkswagen Konzern erhebt und veröffentlicht jährlich eine Statistik zur Offenlegung der Sanktionierung von Fehlverhalten der Beschäftigten im jeweiligen Berichtsjahr. Die regelmäßige Berichterstattung zur Disziplinarstatistik dient dazu, einerseits Transparenz zu schaffen und andererseits schnellstmöglich Gegenmaßnahmen ergreifen zu können, falls es zu Auffälligkeiten kommt. Die interne Veröffentlichung der Disziplinarstatistik dient zusätzlich zur Transparenz und Sensibilisierung, aber auch der Ermutigung der Beschäftigten, Fehlverhalten direkt anzusprechen oder zu melden.

Im Jahr 2024 wurde 32 Beschäftigten des Volkswagen Konzerns aufgrund von Verstößen im Bereich Diskriminierung, Mobbing oder Stalking das Arbeitsverhältnis gekündigt.

Bei der Veröffentlichung der Statistik zur Sanktionierung von Fehlverhalten im Bereich Diskriminierung, Mobbing oder Stalking handelt es sich um eine Maßnahme, um Bewusstsein für die Konsequenzen von Ungleichbehandlung zu fördern und damit Diskriminierung vorzubeugen und tatsächliche negative Effekte auf die Beschäftigten durch vereinzelte Fälle von Ungleichbehandlung zu verhindern.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nachgehalten, indem die Entwicklung der Fallzahlen durch den zuständigen Fachbereich des Konzerns stetig beobachtet wird und gegebenenfalls Maßnahmen eingeleitet werden.

## Ziele im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit

In der Konzernrichtlinie HR Compliance ist das Thema Vielfalt und Chancengerechtigkeit verankert. Die besondere Bedeutung dieses Handlungsfeldes wird im Volkswagen Konzern auch durch die Einführung des Diversity-Index als strategische Kennzahl der Personalstrategie, der Konzernstrategie und der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ unterstrichen, der auch Relevanz für die Vergütung der Konzernvorstände hat. Der Volkswagen Konzern strebt an, die Diversität im Unternehmen zu erhöhen (näher hierzu im Abschnitt „Knüpfung der Konzernvorstands- und Managementvergütung an den Diversity- Index"). Dazu gehört, dass Ziele für den prozentualen Frauenanteil im Management sowie für den Internationalisierungsgrad im Top-Management vorgegeben werden. Zusammengefasst werden diese beiden Zahlen seit 2017 im Diversity-Index. Er wird für die Beschäftigten des gesamten Volkswagen Konzerns erhoben, jedoch ohne Beschäftigte in der Entnahmephase

von Zeitwertpapieren (Zeitwertpapier: Zeitguthaben aus Entgeltumwandlung), ohne Auszubildende und ohne Beschäftigte in der passiven Phase der Altersteilzeit. Darüber hinaus werden abweichend von den Anforderungen der ESRS die chinesischen Joint Ventures in diesem strategischen KPI mit betrachtet. Mit diesem Index wird die Umsetzung der Ziele gemessen und gesteuert.

Der Frauenanteil im Management, bestehend aus den sogenannten Mitarbeiterkreisen Management, Oberes Management sowie Top-Management (inklusive Konzern- und Markenvorstände), lag im Jahr 2024 mit 19,9 % um 0,7 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau (19,2 %). Das Zwischenziel von 19 % für 2024 wurde damit erreicht. Bis 2025 will der Volkswagen Konzern den Frauenanteil im Management auf 20,2 % steigern. Das stellt ein Plus von 8,1 Prozentpunkten gegenüber dem Basiswert von 12,1 % aus dem Jahr 2016 dar. Für den Internationalisierungsgrad im Top-Management, dem obersten der drei Managementkreise, wurde das Ziel von mindestens 25,0 % bis 2025 festgelegt. Bei Erreichung des Zielwerts wäre dies eine Steigerung von 8,0 Prozentpunkten gegenüber dem Basiswert von 17,0 %, ebenfalls aus dem Jahr 2016. Im abgelaufenen Berichtsjahr betrug er 29,1 % (25,6 %). Das Zwischenziel von 24,1 % für das Berichtsjahr wurde damit erreicht. Die Werte für den Frauenanteil im Management und die Internationalisierung im Top-Management werden gleichgewichtet in den Diversity-Index eingebracht, der für das Jahr 2016 auf 100 gesetzt wurde. Für das Jahr 2024 war eine Steigerung dieses Indexes auf 149 geplant. Dieser Zielwert wurde mit dem Wert von 168 (154) übertroffen.

Der Diversity-Index wurde bereits 2017 ins Leben gerufen und wurde in der geltenden Konzernstrategie und Group People Strategy als KPI fortgeschrieben. Zuletzt wurde auch der dazugehörige Sub-Index "Frauenanteil im Management" in der regenerate+ als Top-KPI mit aufgenommen. Der Aufsichtsrat hat entschieden, den Diversity-Index für die kurzfristig variable Vergütung (Jahresbonus) der Vorstandsmitglieder im Rahmen des ESG-Faktors als Leistungskriterium für das Teilziel „Soziales" festzulegen. Durch die Beteiligung der Arbeitnehmervertreter sind bei dieser Entscheidung die Belegschaftsinteressen repräsentiert. An der Methodik zur Erhebung der für das Ziel relevanten Kennzahlen wurden im Laufe des Jahres keine Änderungen vorgenommen.

In Bezug auf die Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderung, die Förderung einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur sowie die Schaffung von Sensibilität bei den Beschäftigten sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der Anforderungen der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der diesjährig erstmals durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen wird nicht nachverfolgt.

### Kennzahlen zu Diversität

Die nachstehenden Tabellen zeigen die Geschlechterverteilung nach Anzahl und prozentualer Verteilung auf Managementebene sowie die Verteilung der Beschäftigten nach Altersgruppen. Im Gegensatz zu dem im Diversity Index enthaltenen Frauenanteil beinhaltet die Geschlechterverteilung an dieser Stelle ausschließlich den Top-Managementkreis (inklusive Konzern- und Markenvorstände) und nicht den Oberen Managementkreis sowie den Managementkreis.

#### GESCHLECHTERVERTEILUNG AUF TOP-MANAGEMENTEBENE

*Stand 31. Dezember 2024*

| Geschlecht | Beschäftigte | Prozentuale Verteilung |
|---|---|---|
| Männlich | 421 | 87,7 |
| Weiblich | 59 | 12,3 |
| Divers | 0 | 0,0 |

## BESCHÄFTIGTE NACH ALTERSGRUPPEN

*Stand 31. Dezember 2024*

| Altersgruppe | Prozentuale Verteilung |
|---|---|
| Unter 30 Jahre | 16,1 |
| 30-50 Jahre | 56,9 |
| Über 50 Jahre | 27,0 |

### Kennzahlen zu Verdienstunterschieden und jährlicher Bruttogesamtvergütung

Das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle (Gender Pay Gap) beschreibt den Unterschied im Durchschnittsverdienst von Frauen und Männern. Im vorliegenden Bericht wird der unbereinigte Gender Pay Gap aufgezeigt. Er zeigt den prozentualen Unterschied im durchschnittlichen Bruttostundenverdienst von Männern und Frauen ohne Berücksichtigung struktureller Unterschiede. Im Berichtsjahr lag er im Volkswagen Konzern bei 13 %.

Der unbereinigte Gender Pay Gap wird berechnet, indem die Differenz zwischen dem durchschnittlichen Lohn von männlichen Beschäftigten und dem durchschnittlichen Lohn von weiblichen Beschäftigten gebildet wird. Diese Differenz wird anschließend durch den durchschnittlichen Stundenlohn der männlichen Beschäftigten geteilt und mit 100 multipliziert, um den Wert in Prozent zu erhalten.

Die durchschnittlichen Stundenlöhne je Geschlecht werden auf Basis der jährlichen Bruttogesamtvergütung der Beschäftigten berechnet. Diese umfasst unter anderem die Vergütung für geleistete Arbeit im Berichtsjahr (Vergütung von Arbeitsstunden einschließlich Überstunden, Schichtzuschlägen) sowie die Vergütung für Ausfallstunden/Abwesenheit, also zum Beispiel Urlaubsgeld, Feiertage, Krankheit und sonstige Ausfälle. Diese Bruttogesamtvergütung wird durch die jährlichen Arbeitsstunden inklusive Überstunden, die im Zeiterfassungssystem registriert sind, entsprechend nach Geschlecht geteilt.

Im Unterschied zum unbereinigten berücksichtigt der bereinigte Gender Pay Gap Faktoren wie Qualifikation, Berufserfahrung, Tätigkeitssystem oder Position. Er zeigt also den verbleibenden Lohnunterschied zwischen Männern und Frauen mit vergleichbaren Merkmalen. Dieser Wert fällt gemäß vorliegenden volkswirtschaftlichen Daten in der Regel deutlich niedriger aus als der unbereinigte Wert.

Das Verhältnis der jährlichen Bruttogesamtvergütung der höchstbezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Bruttogesamtvergütung aller Beschäftigten (ohne die am höchsten bezahlte Einzelperson) lag bei rund 195.

Für die Medianberechnung wurde ein Näherungsverfahren auf Basis der Medianvergütung und des Durchschnittseinkommens der Gesellschaften sowie der Einkommensverteilung innerhalb der Gesellschaften vorgenommen. Für die Berechnung der Durchschnittseinkommen der Beschäftigten der Gesellschaften wurde die gleiche Definition der jährlichen Bruttogesamtvergütung herangezogen wie für die Ermittlung des Verdienstgefälles zwischen Frauen und Männern.

## SONSTIGE ARBEITSBEZOGENE RECHTE

In diesem Abschnitt werden die Nachhaltigkeitsaspekte Kinderarbeit und Zwangsarbeit gemäß ESRS 1 behandelt.

### Maßnahmen im Zusammenhang mit Sonstigen arbeitsbezogenen Rechten

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Themenfeld Sonstige arbeitsbezogene Rechte sind im Volkswagen Konzern die Organisationseinheiten Group HR Compliance der Volkswagen AG sowie die jeweiligen Personalabteilungen auf Gesellschaftsebene zuständig, die durch ihre personellen sowie finanziellen Ressourcen kontinuierlich auf die wesentlichen Auswirkungen für die Beschäftigten positiven Einfluss nehmen und zur Erreichung der gesetzten Ziele beitragen.

### Mindeststandards zur Prävention von Verstößen gegen grundlegende Menschenrechte im Einstellungsprozess

Zur besseren Durchsetzung von Sozialstandards und der Wahrung der Menschenrechte wurden verschiedene Basismaßnahmen eingeführt sowie bereits eingeführte Maßnahmen um einen menschenrechtsschützenden Fokus erweitert. Auf diese Weise werden im Rahmen der Einstellungsprozesse von Volkswagen bei externen Einstellungen für alle Beschäftigten, die ein befristetes oder unbefristetes Ausbildungs- beziehungsweise Arbeitsverhältnis mit einer Gesellschaft des Volkswagen Konzerns eingehen, Identitäts- und Altersprüfungen durchgeführt. Zusätzlich wird die lokal gültige Mindestaltersgrenze geprüft, die eine Anstellung zur Beschäftigung erlaubt. Ergänzend erfolgt bei Vertragsabschluss eine Dokumentation der freiwilligen Willenserklärung sowie eine bestätigende Unterschrift bei Vertragsabschluss in Form eines Job-Offer-Letters.

Bei Abweichungen vom Standard-Einstellungsprozess werden eine Dokumentation erstellt sowie eine Entscheidung nach dem Mehr-Augen-Prinzip getroffen. Abweichungen von der Prüfung der Mindestaltersgrenze sind nicht gestattet, um die Vermeidung von Kinderarbeit sicherzustellen. Die Maßnahme gilt konzernweit im Einstellungsprozess für potenzielle neue Beschäftigte sowie in der Umsetzung für Beschäftigte im HR-Bereich. Die Maßnahme erfolgt kontinuierlich.

Mit den Maßnahmen zur Verbesserung des Einstellungsprozesses trägt der Volkswagen Konzern zu den tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen auf Beschäftigte durch die Förderung und Durchsetzung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechtsstandards bei.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird nachgehalten, indem, basierend auf einem risikobasierten Ansatz, jährlich die Einhaltung der Maßnahmen überprüft wird.

## Ziele im Zusammenhang mit Sonstigen arbeitsbezogenen Rechten

Derzeit sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der Anforderungen der ESRS in Bezug auf Kinder- und Zwangsarbeit definiert. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen bezüglich der im Rahmen der diesjährig erstmals durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen werden aktuell nicht nachverfolgt. Auf Basis unserer Unternehmenswerte duldet der Volkswagen Konzern keinerlei Kinder- und Zwangsarbeit.

## Kennzahlen zu Sonstigen arbeitsbezogenen Rechten

Über die Aufklärungs-Offices gingen im Berichtsjahr insgesamt 3.555 Hinweise ein.

Fälle, die hinsichtlich Diskriminierung und Belästigung eingehen, werden grundsätzlich als potenzielle schwere Regelverstöße behandelt. 37 Fälle, die im Berichtsjahr als potenzielle schwere Regelverstöße kategorisiert wurden, bezogen sich auf Diskriminierung und Belästigung. Im Berichtsjahr haben sich 22 Fälle als schwerer Regelverstoß hinsichtlich Diskriminierung und Belästigung bestätigt.

Im Berichtsjahr wurden in den Clustern Diskriminierung/Mobbing/Stalking sowie sexuelle Belästigung in der Disziplinarstatistik 250 sanktionierte Fälle erfasst. Hierin sind teilweise bereits die festgestellten schweren Regelverstöße enthalten. Unter Berücksichtigung dieser Doppelung wurden somit insgesamt 257 Fälle hinsichtlich Diskriminierung und Belästigung festgestellt.

Weitere 15 Fälle, die im Berichtsjahr von den Aufklärungs-Offices als potenzielle schwere Regelverstöße kategorisiert wurden, betrafen Belegschaftsthemen außerhalb von Diskriminierung und Belästigung. Im Berichtsjahr wurden zu diesen Belegschaftsthemen außerhalb von Diskriminierung und Belästigung 2 Fälle als schwerer Regelverstoß bestätigt. Von den nationalen Kontaktstellen für multinationale Unternehmen der OECD wurden keine Fälle im Zusammenhang mit Belegschaftsthemen außerhalb von Diskriminierung und Belästigung bei den Aufklärungs-Offices eingereicht.

Der Gesamtbetrag der Geldbußen, Sanktionen und Schadenersatzzahlungen inklusive der Vorfälle und Beschwerden zu Diskriminierung einschließlich Belästigung belief sich auf 9 Tsd. €. Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung innerhalb des sonstigen betrieblichen Aufwands erfasst, aber nicht individuell ausgewiesen, und kann auch Sachverhalte aus Vorjahren umfassen.

Im Berichtsjahr wurde für 15 Hinweise eine potenzielle LkSG-Relevanz festgestellt, konkret bezogen auf die geschützten menschenrechtlichen Rechtspositionen im Arbeitsverhältnis. In diesem Zeitraum haben sich keine Verletzungen gegen menschenrechtliche Schutzgüter des LkSG bestätigt. Diese Angabe kann auch auf Hinweisen

basieren, die im Vorjahr beim jeweiligen Aufklärungs-Office eingegangen sind, für die aber erst im Berichtsjahr eine Prüfung hinsichtlich bestätigter Verletzungen durchgeführt wurde. Damit liegen auch keine Fälle von schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen im Sinne der ESRS vor. Da sich das LkSG an den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Unternehmen und Menschenrechte, an der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen orientiert, kann davon ausgegangen werden, dass die Hinweise mit potenzieller LkSG-Relevanz insoweit potenziellen Verstößen gegen diese Rahmenwerke entsprechen. Es sind keine Geldbußen, Sanktionen und Schadensersatzzahlungen im Zusammenhang mit schwerwiegenden Vorfällen in Bezug auf Menschenrechte angefallen.

# Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette

Wir wollen unserer rechtlichen, sozialen und ökologischen Verantwortung nicht nur im eigenen Konzern, sondern auch in unserer Lieferkette gerecht werden.

## WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Bei der Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde die vor- und nachgelagerte Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns betrachtet. Aufgrund der Komplexität der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette besteht eine gewisse Intransparenz über tatsächliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette. Daher wurden der Bewertung dieser Auswirkungen konservative Annahmen zugrunde gelegt. Detaillierte Informationen hierzu befinden sich im Kapitel „Allgemeine Informationen" unter „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse".

Die Wesentlichkeitsanalyse ergab, dass Arbeitskräfte von direkten und indirekten Lieferanten in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette wesentlich durch positive und negative Auswirkungen betroffen sind, beziehungsweise sein können. Dies gilt insbesondere für Arbeitskräfte in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Als Lieferanten zählen auch Joint Ventures, die gleichzeitig als Lieferanten agieren.

Unter Lieferanten der vorgelagerten Wertschöpfungskette fallen zum Beispiel Produzenten von Bauteilen für die Automobilproduktion, Maschinen, Werkzeugen und Ausrüstung, aber auch Rohstoffproduzenten. Als Lieferanten der nachgelagerten Wertschöpfungskette sind beispielsweise Recyclingdienstleiser einzuordnen. Ebenfalls berücksichtigt werden Lieferanten, die im Produktentstehungsprozess nicht eindeutig der vor- oder nachgelagerten Wertschöpfungskette zugeordnet werden können. Darunter fallen zum Beispiel IT-Services, Bauunternehmen, Kantinen- und Reinigungsdienstleister.

Im Rahmen des Managamentkonzepts Responsible Supply Chain Systems (ReSC-System) und den darin verankerten Maßnahmen, wie dem Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS) und dem Human Rights Focus System (HRFS), sowie verschiedener Audits bei Lieferanten, hat der Volkswagen Konzern ein Verständnis dafür entwickelt, inwiefern Arbeitskräfte mit bestimmten Merkmalen und Arbeitskräfte, die in einem bestimmten Umfeld arbeiten, beziehungsweise bestimmte Tätigkeiten ausführen, stärker von Auswirkungen betroffen sein können. In Einzelfällen zählen dazu beispielsweise junge Arbeitskräfte und Wanderarbeiter. Diese Erkenntnisse sind in die Wesentlichkeitsanalyse eingeflossen.

### Auswirkungen im Bereich Arbeitsbedingungen in der Wertschöpfungskette

Der Volkswagen Konzern hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche positive Auswirkung auf die Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ermittelt, wobei die Auswirkung im näheren Geschäftsumfeld, zum Beispiel bei direkten Lieferanten und deren Vertragspartnern, höher eingeschätzt wird. Die positive Auswirkung kann bereits in Form von besseren Arbeits-

bedingungen sichtbar sein und begründet sich auf der Weitergabe der Nachhaltigkeitsanforderungen des Volkswagen Konzerns, anlassbezogenen beziehungsweise risikobasierten Kontrollen sowie weiteren Maßnahmen.

Die positive Auswirkung entsteht beispielsweise durch die Verwendung des Code of Conduct für Geschäftspartner, der unter anderem die Arbeitsbedingungen in den Fokus rückt und sicherstellen soll, dass relevante Nachhaltigkeitsaspekte bei direkten Lieferanten berücksichtigt werden. Die Arbeitskräfte können dadurch von verbesserten Arbeitsbedingungen, wie der Einhaltung von Arbeitssicherheitsvorgaben und Gesundheitsschutz, profitieren.

Über den Code of Conduct für Geschäftspartner hinaus existieren Projekte wie Cobalt for Development, bei dem Arbeitskräfte, darunter auch artisanale Kleinbergbauern, in der Region des Rohstoffabbaus in der Demokratischen Republik Kongo unterstützt werden. Die Arbeitsbedingungen können unter anderem durch Schulungen zu Arbeitsschutz und Gesundheit sowie durch die Bereitstellung von Arbeitsschutzkleidung verbessert werden. Auch Arbeitskräfte, wie Kleinbauern, die in der Kautschukverarbeitung in Indonesien tätig sind, sind im Besonderem von der positiven Auswirkung betroffen. Durch Schulungen können die Kleinbauern befähigt werden, sich einen angemessenen Lebensunterhalt zu sichern, indem sie effiziente Wege zur Verbesserung der landwirtschaftlichen Qualität und Anbaumethoden erlernen.

Weiterhin hat der Volkswagen Konzern über die Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche und potenzielle negative Auswirkung für Lieferanten der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert, die über einen mittelfristigen Zeithorizont wirken kann. In Einzelfällen kam es dazu, dass direkte Lieferanten sich nicht an die Vorgaben des Code of Conduct für Geschäftspartner gehalten haben. Dies kann sich in Form unzureichender Maßnahmen zur Arbeitssicherheit, unsicheren Arbeitsbedingungen und niedrigen Löhnen ausdrücken.

Die folgenden Beispiele beschreiben zwei Regionen beziehungsweise Branchen, die von dieser Auswirkung besonders betroffen sind. Im Rahmen von Sozial-Standard-Audits wurde identifiziert, dass exzessive Überstunden insbesondere im Beschaffungsmarkt China häufig und weitverbreitet auftreten. Zudem wurde durch eine interne Analyse ein hohes Risiko in der Logistikbranche identifiziert, Anforderungen des Volkswagen Konzerns zu Arbeits- und Gesundheitsschutz nicht ausreichend einzuhalten.

### Auswirkung im Bereich Gleichbehandlung und Chancengleichheit von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Der Volkswagen Konzern hat über die Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche positive Auswirkung auf die Gleichbehandlung und Chancengleichheit von Arbeitskräften in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ermittelt. Die Einhaltung und Weitergabe von Nachhaltigkeitsanforderungen durch Lieferanten in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette und die Durchführung risikobasierter und anlassbezogener Lieferantenaudits zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen können dazu beitragen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit zu fördern. Für die Arbeitskräfte in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette kann diese Auswirkung in Form von diskriminierungsfreier Entlohnung spürbar werden.

### Auswirkungen im Bereich Sonstige arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Der Volkswagen Konzern hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse in Einzelfällen eine tatsächliche positive Auswirkung auf potenziell von Kinder- und Zwangsarbeit betroffene Gruppen und die Einhaltung sonstiger arbeitsbezogener Rechte, in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert. Dadurch werden die Rechte von Rechteinhabenden gestärkt, um beispielsweise Kinder- und Zwangsarbeit zu vermeiden. Maßnahmen, die dazu beitragen, sind zum Beispiel die Einhaltung und Weitergabe von Nachhaltigkeitsanforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner und die Durchführung risikobasierter und anlassbezogener Lieferantenaudits zur Einhaltung der Anforderungen. Hierdurch wird die Einhaltung sonstiger arbeitsbezogener Rechte vor allem bei direkten Lieferanten gefördert. Weiterhin werden im Rahmen eines Projekts im Glimmerabbau alternative Einkommensquellen für Eltern geschaffen, sodass Familien genügend Einkommen generieren können und Kinder nicht arbeiten müssen, sondern zur Schule gehen können.

Außerdem hat die Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche negative Auswirkung in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ergeben. Diese entsteht, wenn Lieferanten sich in Einzelfällen nicht an die Vorgaben

aus dem Code of Conduct für Geschäftspartner halten. Hierbei stehen unter anderem Batterielieferketten im Fokus, da hier Menschenrechtsverletzungen wie zum Beispiel Kinder- oder Zwangsarbeit auftreten können.

### Finanzielles Risiko der Arbeitsverhältnisse in der Wertschöpfungskette

In der Wesentlichkeitsanalyse wurde das wesentliche mittelfristige finanzielle Risiko der unzureichenden Berücksichtigung von Menschenrechten in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns identifiziert. In besonderem Maße hat dies Einfluss auf die Arbeitsverhältnisse in der Wertschöpfungskette. Das Risiko resultiert aus der Möglichkeit, dass die Einhaltung der Menschenrechte in der Wertschöpfungskette unzureichend berücksichtigt wird. Ein mögliches Risiko ist das Vorkommen von Kinderarbeit in den Batterielieferketten. Als Folge kann es zu Verstößen gegen geltendes Recht oder damit zusammenhängenden Meldeverfahren kommen und in möglichen Straf- beziehungsweise Kompensationszahlungen für den Volkswagen Konzern münden. Eine weitere mögliche Konsequenz ist die Einschränkung des Marktzugangs (Einfuhrstopps), was in Volumenverlusten resultieren kann. Ein nachträgliches Aufdecken von Verstößen kann zudem zu Rückrufen und erheblichen Nacharbeitsaufwänden für bereits gelieferte Fahrzeuge führen. Zusätzlich sind Reputationsschäden zu erwarten.

### Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen und das finanzielle Risiko haben Einfluss auf die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet findet das Thema Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ Berücksichtigung. Dabei steht die Gestaltung von verantwortungsvollen und nachhaltigen Lieferketten im Fokus. Im Bereich Beschaffung haben wir bereits eine umfangreiche Überarbeitung des Strategieprogramms gestartet, das unter anderem auf die Stärkung der Nachhaltigkeit und die Umsetzung der regenerate+ abzielt.

Der Volkswagen Konzern reagiert auf die negativen Auswirkungen in den Bereichen Arbeitsbedingungen und Sonstige arbeitsbezogene Rechte. Hier wirken unter anderem präventive Maßnahmen des ReSC-System wie die Bestätigung des Code of Conduct für Geschäftspartner, das Sustainability Rating (S-Rating), Schulungen für Lieferanten, das HRFS sowie Maßnahmen zur Mitigation und Abhilfe, wie beispielsweise der Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM) und Lieferantenaudits. Mit diesen Maßnahmen wird ebenfalls das Risiko im Bereich der sonstigen arbeitsbezogenen Rechte adressiert. Diese Maßnahmen gelten für direkte Lieferanten und teilweise für indirekte Lieferanten, wie auch in der Grafik zum ReSC-System unter „Managementkonzept: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“ abgebildet.

Um negative Auswirkungen auch in der tiefergelagerten Lieferkette (indirekte Lieferanten) adressieren zu können, hat der Volkswagen Konzern 18 Hochrisikorohstoffe identifiziert. Dazu wurde ein Managementsystem, das RMDDMS, aufgebaut, mit Hilfe dessen Nachhaltigkeitsrisiken identifiziert und entsprechende Minderungsmaßnahmen umgesetzt werden, sowie Transparenz in relevanten Lieferketten geschaffen wird.

Die Maßnahmen können dazu führen, dass Verstöße gegen die Nachhaltigkeitsanforderungen des Volkswagen Konzerns in Bezug auf Arbeitsbedingungen und sonstige arbeitsbezogene Rechte, wie Arbeitszeiten, angemessene Löhne und Arbeitssicherheit, verhindert werden. Dies führt dazu, dass Arbeitskräfte in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette in ihren Rechten gestärkt werden und bei Nichteinhaltung auch Abhilfe einfordern können.

Durch die genannten Maßnahmen kann der Volkswagen Konzern auch die positiven Auswirkungen in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sowie sonstige arbeitsbezogene Rechte fördern. Weitere Bestandteile der Maßnahmen, die sich positiv auswirken können, sind Projekte und die Zusammenarbeit in Multi-Stakeholder-Initiativen, wie zum Beispiel dem NAP Branchendialog und der Responsible Business Alliance (RBA), das HRFS-Fokusthema Existenzsichernde Löhne und die Arbeitsgruppen des Branchendialogs. Eine ausführliche Darstellung und Erläuterung aller Maßnahmen in diesem Handlungsbereich befinden sich unter „Maßnahmen: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“.

## MANAGEMENTKONZEPT: ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Die Achtung von Menschenrechten ist für den Volkswagen Konzern ein zentrales Anliegen. Wir sind der Überzeugung, dass nachhaltiges Wirtschaften nur durch ethisches und integres Handeln möglich ist. Im Rahmen unserer unternehmerischen Tätigkeit bekennen wir uns umfassend zur Menschenrechtsverantwortung.

Um den menschen- und umweltrechtlichen Verpflichtungen speziell in Bezug auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette gerecht zu werden, hat der Volkswagen Konzern das Managementkonzept ReSC-System in der Beschaffung entwickelt. Dieses setzt bereits vor dem Zustandekommen einer Vertragsbeziehung ein und damit auch vor der konkreten Verhandlung von Lieferzeiten und Einkaufspreisen. Die Umsetzung der darin verankerten Sorgfaltspflichten erstreckt sich auf die direkten Lieferanten des Volkswagen Konzerns in der vorgelagerten sowie nachgelagerten Wertschöpfungskette.[3] Anlass- und risikobezogen werden auch indirekte Lieferanten einbezogen.

Ziel des Managementkonzepts ist es, aufbauend auf einer Risikoanalyse, potenzielle und tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte entlang der Lieferkette des Volkswagen Konzerns zu vermeiden beziehungsweise zu minimieren. Es soll außerdem helfen, Verstöße zu identifizieren als auch zu beenden und die Nachhaltigkeitsleistung der Lieferanten kontinuierlich zu verbessern.

Gleichzeitig besteht die Möglichkeit, auf tatsächliche negative Auswirkungen auf die oben genannten Arbeitsbedingungen und sonstige arbeitsbezogene Rechte (Kinderarbeit, Zwangsarbeit, angemessene Unterbringung und Wasser- und Sanitäreinrichtungen) von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette zu reagieren. Hierdurch soll gleichzeitig das finanzielle Risiko der Volkswagen AG, welches durch tatsächliche negative Auswirkungen auf arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette bedingt wird, reduziert werden.

Weiterhin sollen positive Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen, sonstige arbeitsbezogene Rechte und Gleichbehandlung und Chancengleichheit (Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit, Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderung, Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung sowie Vielfalt) von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette erzielt werden.

Das ReSC-System beinhaltet die folgenden aufeinander aufbauenden Elemente:

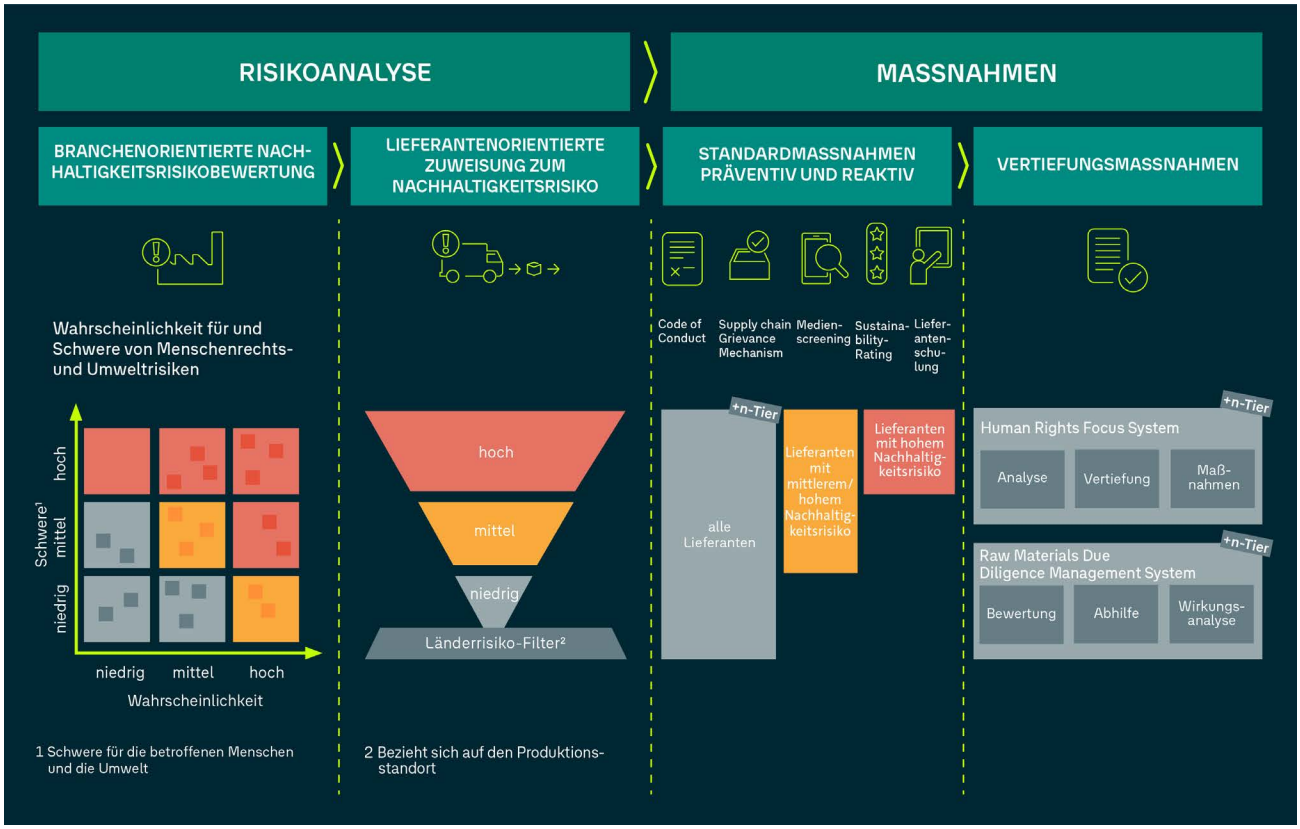
Risikoanalyse: Eine regelmäßige Risikoanalyse dient dazu, potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte auf Lieferantenebene zu ermitteln. Die Prozesse zur Risikoanalyse stellen den ersten Schritt des ReSC-Systems dar. Basierend auf der ermittelten Risikoklasse für bestimmte Geschäftsmodelle und Länder wird den Lieferanten ein Maßnahmenpaket zur Prävention und Mitigation der identifizierten potenziellen negativen Auswirkungen zugeordnet, um vergabefähig zu sein. Eine detaillierte Beschreibung der Risikoanalyse erfolgt unter „Maßnahmen: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette".

Standardmaßnahmen: Zu diesen präventiven, wie reaktiven Maßnahmen gehören die Bestätigung des Code of Conduct für Geschäftspartner durch direkte Lieferanten, der SCGM, das Medienscreening, das S-Rating sowie die Qualifizierung von Lieferanten und Beschäftigten.

Vertiefungsmaßnahmen: Diese umfassen das HRFS, das RMDDMS und die Zusammenarbeit mit externen Partnern zur Weiterentwicklung des Konzepts Nachhaltigkeit in der Lieferkette.

[3] Hierzu zählen Joint Ventures, die gleichzeitig als Lieferanten des Volkswagen Konzerns agieren. Weiterhin zählen darunter Leiharbeitsfirmen und Selbstständige, sofern die Beauftragung im Rahmen der Prozesse der „Konzern Beschaffung" erfolgt. Zu Lieferanten in der nachgelagerten Wertschöpfungskette zählen beispielsweise Recyclingunternehmen. Händler und Kundinnen und Kunden sind jedoch nicht inbegriffen und werden nicht durch das ReSC-System abgedeckt.

## Responsible Supply Chain System (ReSC-System)




Der Volkswagen Konzern achtet und fördert weltweit die geltenden Vorschriften zum Schutz der Menschenrechte als fundamentale und allgemeingültige Vorgaben. Jegliche Form von Kinder- und Zwangsarbeit sowie moderner Sklaverei und Menschenhandel wird im Konzern abgelehnt. Aufgrund dessen sind die Erwartungen an das Verhalten von Geschäftspartnern in Bezug auf zentrale Menschenrechte im Code of Conduct für Geschäftspartner formuliert worden. In diesem sind unter anderem auch Umwelt-, Sozial- und Compliance-Standards enthalten sowie die Verpflichtung zur Einhaltung von Arbeits-, Gesundheits- und Brandschutzgesetzen und Einhaltung der Konventionen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) in ihrer jeweils gültigen Fassung, insbesondere der Grundrechte bei der Arbeit einschließlich Bestimmungen zu prekären Beschäftigungsverhältnissen. Um die Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner auch in die tiefergelagerte Lieferkette weiterzugeben, verpflichtet der Volkswagen Konzern seine Lieferanten, diese Anforderungen an ihre direkten Geschäftspartner weiterzureichen.

Die Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner basieren unter anderem auf den Leitsätzen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD-Leitsätze) für multinationale Unternehmen, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen, den Zehn Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen und dem OECD-Leitfaden für die Erfüllung der Sorgfaltspflichten zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten. Grundlage des Code of Conduct sind jedoch nicht nur internationale Standards, sondern auch Ziele, Regeln und Richtlinien des Volkswagen Konzerns.

Anlassbezogen wird überprüft, ob der Code of Conduct für Geschäftspartner mit den aufgeführten internationalen Standards und Rahmenwerken im Einklang steht. Falls notwendig, werden entsprechende Anpassungen vorgenommen. Die Bestätigung des Code of Conduct für Geschäftspartner durch direkte Lieferanten ist als Standardmaßnahme im ReSC-System integriert. Somit sind auch entsprechende Grundsätze im Rahmen des Managementkonzepts verankert.

Unseres Erachtens ist ein kontinuierlicher Dialog zwischen den Stakeholdern und dem Volkswagen Konzern zu Grundsätzen und Umsetzungsfragen wichtig. Für Unternehmen ist es oft herausfordernd, konkrete und objektive Informationen zu erhalten, die eine umfassende Einschätzung menschenrechtsrelevanter Situationen ermöglichen. Um weitere Fortschritte zu erreichen, suchen wir daher die Kooperation und den Dialog mit relevanten nationalen und internationalen Akteuren, zum Beispiel über Multi-Stakeholder-Initiativen. Außerdem stehen wir auch kontinuierlich im Austausch mit internen Stakeholdern, wie dem Beschaffungsnetzwerk Nachhaltigkeit[4], wenn es zum Beispiel um die Weiterentwicklung, Anpassung oder Prüfung der Methodik zur Nachhaltigkeitsbewertung von Lieferanten oder des ReSC-Systems geht. Darüber hinaus fließen Informationen aus Branchen- und Lieferketteninitiativen sowie international anerkannte Standards und Normen in die kontinuierliche Weiterentwicklung ein und finden bei der Ausgestaltung der Sorgfaltspflichten Berücksichtigung. So wurden auch bei der Entwicklung des ReSC-Systems Perspektiven von Stakeholdern berücksichtigt, beispielsweise durch die Auswertung von externen Studien. Branchen- und Multi-Stakeholder-Initiativen, durch die die Ansichten von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette berücksichtigt werden, sind exemplarisch unter „Verfahren: Einbeziehung von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette“ beschrieben.

Im Kontext des ReSC-Systems sind zudem Prozesse definiert, die Abhilfe für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette ermöglichen sollen, die von tatsächlichen negativen Auswirkungen betroffen sind.

Um Hinweise auf Risiken oder Verstöße systematisch zu bearbeiten, wurde der sogenannte Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM) im Rahmen des ReSC-Systems implementiert. Dieser dient der Bearbeitung von Hinweisen auf Verstöße gegen die Vorgaben des Code of Conduct für Geschäftspartner durch direkte oder indirekte Lieferanten des Volkswagen Konzerns. Ein Teil hiervon kann nach abgeschlossener Sachverhaltsermittlung und entsprechenden Feststellungen auch die Definition von (Abhilfe-) Maßnahmen sein. Der Mechanismus ist über die Kanäle des Hinweisgebersystems des Volkswagen Konzerns zugänglich und für sämtliche potenziell betroffenen Stakeholder offen.

Zusätzlich werden im Rahmen des ReSC-Systems risikobasiert und anlassbezogen Vor-Ort-Überprüfungen bei Lieferanten durchgeführt. Werden Nachhaltigkeitsrisiken oder Verstöße festgestellt, wird in Abhängigkeit vom Gesamtergebnis des Audits ein Maßnahmenplan entwickelt und dessen Umsetzung nachgehalten. Detaillierte Informationen hierzu befinden sich unter „Maßnahmen: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette“.

Mehr Informationen zu bestehenden Abhilfeprozessen und verfügbaren Beschwerdekanälen für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette finden sich unter „Verfahren: Abhilfe und Beschwerdekanäle“.

Im Berichtsjahr gab es Verletzungen gegen menschenrechtliche Schutzgüter des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) hinsichtlich der Arbeitskräfte von Lieferanten in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Diese können auch auf Hinweisen basieren, die im Vorjahr beim jeweiligen Aufklärungs-Office eingegangen sind, für die aber erst im Berichtsjahr eine Verletzung festgestellt wurde. Damit liegen auch Fälle von schwerwiegenden Menschenrechtsverletzungen im Sinne der ESRS vor. Da sich das LkSG an den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Unternehmen und Menschenrechte, an der Erklärung der ILO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen orientiert, kann davon ausgegangen werden, dass die Verletzungen gegen Schutzgüter des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes insoweit Verstößen gegen diese Rahmenwerke entsprechen. Die Verletzungen gegen menschenrechtliche Schutzgüter des LkSG betreffen das Verbot der Zwangsarbeit und Sklaverei, das Verbot der Missachtung des Arbeitsschutzes, das Vorenthalten eines angemessenen Arbeitslohns, das Verbot der Missachtung der Koalitionsfreiheit und den Einsatz von Sicherheitskräften im Kontext von Menschenrechtsverletzungen.

Die Verantwortung für das übergeordnete Managementkonzept ist in dem zugehörigen Vorstandsressort verankert. Dabei trägt der Konzernvorstand Markengruppe Core die übergeordnete Verantwortung für die Konzernbeschaffung und somit auch für das ReSC-System. Zuständig für die operative Steuerung von Nachhaltigkeitsthemen in den Lieferketten ist die Abteilung Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit der Volkswagen AG.

[4] Netzwerk der Nachhaltigkeitsvertretenden der Beschaffung aus ausgewählten Gesellschaften zum regelmäßigen thematischen Austausch und zur strategischen Weiterentwicklung des ReSC-Systems

Das ReSC-System wird durch die Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit und in Abstimmung mit den Mitgliedern des Beschaffungsnetzwerks Nachhaltigkeit sowie der Group Compliance und Group Legal überprüft, und es werden Handlungsempfehlungen abgeleitet.

Die Umsetzung des Managementkonzepts ist verbindlich und für kontrollierte Gesellschaften des Konzerns in einer Konzernrichtlinie verankert. Die Umsetzung des ReSC-Systems in lokale Richtlinien wird jährlich stichprobenartig bei den Gesellschaften abgefragt.

Die für die Implementierung des ReSC-Systems notwendigen Strukturen und Prozesse sind in Konzernrichtlinien und Prozessunterlagen festgehalten. Diese sind intern für diejenigen verfügbar, die für die Umsetzung des ReSC-Systems zuständig sind. Relevante Informationen sowie der Code of Conduct für Geschäftspartner werden außerdem öffentlich für potenziell betroffene Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette unter anderem in Form von externen Berichterstattungsformaten zugänglich gemacht.

## VERFAHREN: EINBEZIEHUNG VON ARBEITSKRÄFTEN IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

Bei der Erfüllung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten des Volkswagen Konzerns werden durch unterschiedliche Formate die Perspektiven von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette einbezogen, um wesentlichen negativen und positiven Auswirkungen geeignet begegnen zu können. Die übergeordnete operative Verantwortung für die Durchführung der Formate und die Integration der Erkenntnisse in das Unternehmenskonzept trägt die Leitung Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit.[5]

### Austauschformate mit Vertretenden von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Multi-Stakeholder-Initiativen und Vor-Ort-Projekte: Durch die Teilnahme an Multi-Stakeholder-Initiativen und Vor-Ort-Projekten erhält der Volkswagen Konzern Einblicke in die Sichtweisen der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette. Der Volkswagen Konzern ist beispielsweise Mitglied in der Initiative Nationaler Aktionsplan (NAP) Branchendialog Automobilindustrie und der Responsible Mica Initiative (RMI) sowie ein Projektpartner von Cobalt for Development und Responsible Lithium Partnership. In regelmäßigen Arbeitsgruppentreffen arbeitet der Volkswagen Konzern gemeinsam mit anderen Mitgliedern und Partnern, darunter Vertretende von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette wie NGOs oder Gewerkschaftsverbänden, an Themen wie Auditstandards und Maßnahmenkatalogen zur verbesserten Umsetzung von Sorgfaltspflichten und verbesserten Arbeits- und Lebensbedingungen. Die Ergebnisse finden im Rahmen des ReSC-Systems Berücksichtigung. Somit fließen die Perspektiven der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette je nach Initiative in unterschiedlicher Form in die Phasen der Risikoanalyse und Maßnahmenentwicklung in den Sorgfaltspflichtenprozess des Volkswagen Konzerns ein. Bei der Initiative Cobalt for Development wird die Wirksamkeit durch regelmäßige Dialoge überprüft.

Externe Veranstaltungen: Der Volkswagen Konzern ist Mitglied im UN Global Compact (UNGC). Im Rahmen dessen nahmen Vertretende des Konzerns im Jahr 2024 an der Konferenz „Roundtable Existenzsichernde Löhne – Verantwortungsvolle Einkaufspraktiken entlang der Lieferkette umsetzen" teil, bei der Vertretende von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette wie NGOs, Gewerkschaftsvertretende und die "Asia Floor Wage Alliance" durch Vorträge und Dialogformate die Perspektiven der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette einbrachten. Im Berichtsjahr nahm der Volkswagen Konzern zusätzlich an der von der NGO Südwind initiierten Fachkonferenz "Sorgfaltspflichten im Transportbereich — Wege zur Umsetzung" teil. In diesem Format wurden mit Unternehmensvertretenden, Gewerkschaften und dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) Lösungsansätze zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen diskutiert. Die gesammelten Erkenntnisse aus diesen Austauschformaten fließen in die Weiterentwicklung der Sorgfaltspflichtenprozesse ein, insbesondere auf Ebene der Maßnahmenentwicklung.

[5] Die übergeordnete operative Verantwortung für die Teilnahme an der Responsible Mica Initiative (RMI) und die Integration der Erkenntnisse in das Unternehmenskonzept trägt der Vice President Procurement Strategy, Capacity and Process Management der Porsche AG.

### Austauschformate mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette

Im Folgenden finden sich wesentliche Beispiele zu Austauschformaten mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette wieder:

CASCADE Projekt: Seit 2021 übernimmt die Porsche AG im Rahmen des RMDDMS die Koordination und die Umsetzung des Projekts CASCADE zum Aufbau von Kapazitäten in der Provinz Jambi in Zentral-Sumatra (Indonesien) das gemeinsam mit dem globalen Reifenhersteller Michelin initiiert wurde. In Zusammenarbeit mit lokalen NGOs und Kautschukverarbeitungsbetrieben werden Maßnahmen entwickelt und implementiert, um die Arbeitsbedingungen zu verbessern und die Anwendung ökologischer und sozialer Praktiken zu fördern. Die Sichtweisen der Arbeitskräfte flossen zudem durch eine initiale Risikoanalyse ein. Die Wirksamkeit der Zusammenarbeit wird überprüft, indem die Perspektiven von betroffenen Bauern durch Interviews und Fragebögen eingeholt werden. Die gesammelten Erkenntnisse aus diesen Austauschformaten fließen in die Weiterentwicklung der Sorgfaltspflichtenprozesse ein, insbesondere auf Ebene der Maßnahmenentwicklung.

Auditformate: Mit Hilfe von Lieferantenaudits werden die Ansichten von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette in Form von Befragungen (Interviews) direkt in die Erfüllung der Sorgfaltspflichten einbezogen. Zum Schutz der Arbeitskräfte der Lieferanten werden diese nach dem Zufallsprinzip ausgewählt, und die Auswertungen werden anonymisiert behandelt. Die Befragungen der Arbeitskräfte von Lieferanten dienen dazu, Verstöße oder Risiken im Rahmen des Audits zu identifizieren. Auf Basis der festgestellten Abweichungen im Audit wird ein Maßnahmenplan entwickelt. Da die Interviewergebnisse direkten Einfluss auf die Maßnahmenpläne haben können, werden die Befragungen der Arbeitskräfte als wirksame Vorgehensweise angesehen, um die Ansichten der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu berücksichtigen.

Erkenntnisse aus den Audits fließen auch in die Weiterentwicklung des Risikomanagementsystems, der Risikoanalyse und in die Entwicklung geeigneter Maßnahmen ein. Zu den Auditformaten zählen beispielsweise der RSCI-Auditstandard der Responsible Supply Chain Initiative e. V. (RSCI) und Volkswagen spezifische Standards wie VOC-Audits (S-Rating), der Sozial-Standard-Audits, die vor allem im Rahmen des HRFS Anwendung findet, und Rohstoffaudits. Weitere Informationen dazu finden sich unter „Verfahren: Einbeziehung von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette".

Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM): Volkswagen hat zusätzlich ein Verfahren etabliert, welches es Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette (einschließlich vulnerabler Gruppen) ermöglicht, ihre Interessen und Probleme jederzeit zu melden. Der Mechanismus ist für alle potenziell betroffenen Stakeholder wie Arbeitskräfte von Lieferanten sowie deren Vertretende wie Gewerkschaften oder zivilgesellschaftliche Akteure, NGOs oder Vertretende von Gemeinden in der Nähe der Produktionsstandorte offen. Der SCGM dient der Bearbeitung von Hinweisen auf Verstöße gegen die Vorgaben des Code of Conduct für Geschäftspartner durch direkte oder indirekte Lieferanten des Volkswagen Konzerns und ist über die Kanäle des Hinweisgebersystems zugänglich. Werden Risiken oder Verstöße identifiziert, werden entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Arbeitsgruppen im Rahmen von Multi-Stakeholder-Initiativen (beispielsweise der Initiative Drive Sustainability) sowie auch fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppen befassen sich mit der Wirksamkeit von Beschwerdemechanismen im Allgemeinen. Durch das Mitwirken an den Arbeitsgruppen können die Expertinnen und Experten des Supply-Chain-Grievance-Mechanism-Teams potenzielle Optimierungsbedarfe für selbigen identifizieren. Dabei werden teilweise auch relevante Stakeholder wie NGOs als Vertretende von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette als Dialogpartner eingebunden. Mehr Informationen zu bestehenden Abhilfeprozessen und verfügbaren Beschwerdekanälen für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette finden sich unter „Verfahren: Abhilfe und Beschwerdekanäle".

## VERFAHREN: ABHILFE UND BESCHWERDEKANÄLE

Das Hinweisgebersystem dient als zentrales Beschwerdeverfahren für den Volkswagen Konzern. Verantwortlich für die Koordination des konzernweiten Hinweisgebersystems ist das Zentrale Aufklärungs-Office in Wolfsburg. Die Grundsätze, Meldekanäle und Verfahren des Hinweisgebersystems des Volkswagen Konzerns werden im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung" ausführlich beschrieben.

Hinweise auf mögliche Regelverletzungen (dazu zählen unter anderem Verletzungen gegen geltendes Recht oder auch unternehmenseigene Verhaltensgrundsätze) im eigenen Geschäftsbereich und in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, einschließlich schwerwiegender Risiken und Menschenrechts- und Umweltverletzungen, können Beschäftigte, Geschäftspartner und deren Arbeitskräfte, Kundinnen und Kunden sowie weitere Dritte jederzeit über die Kanäle des Hinweisgebersystems melden – auf Wunsch auch anonym.

Mögliche Meldekanäle und weiterführende Informationen zum Hinweisgebersystem, beispielsweise der Verfahrensordnung, sind auf der Website des Volkswagen Konzerns öffentlich zugänglich. Darüber hinaus werden Informationen zum Hinweisgebersystem den Geschäftspartnern durch den Code of Conduct für Geschäftspartner bereitgestellt. Die Geschäftspartner werden hierbei von uns verpflichtet, den ungehinderten Zugang zu dem vom Volkswagen Konzern eingerichteten Hinweisgebersystem zu ermöglichen und entsprechende Aufforderungen an die eigenen Zuliefernden weiterzugeben.

Neben diesem vom Volkswagen Konzern selbst betriebenen Beschwerdekanal sind außerdem externe Beschwerdemechanismen verfügbar. Diese werden im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte" beschrieben.

### Ansätze und Verfahren für die Durchführung von Abhilfemaßnahmen

Nach Eingang einer Beschwerde über die vom Hinweisgebersystem betreuten Meldekanäle wird diese zunächst dokumentiert. Betrifft die Beschwerde einen Sachverhalt ohne Beschäftigtenfehlverhalten im eigenen Geschäftsbereich, leitet das Hinweisgebersystem die Beschwerde unverzüglich an die jeweils zuständige Stelle innerhalb des Konzerns weiter, die thematisch für die Bearbeitung der Beschwerde zuständig ist.

Potenzielle Menschenrechts- und Umweltverletzungen beziehungsweise -risiken oder Verstöße gegen den Code of Conduct für Geschäftspartner durch direkte und indirekte Lieferanten werden durch das Zentrale Aufklärungs-Office des Hinweisgebersystems zur weiteren Untersuchung an den SCGM weitergeleitet. In einem internen IT-System werden die Hinweise angelegt und deren Fallbearbeitung dokumentiert.

Die Bearbeitung der Hinweise im Rahmen des SCGM bis zu ihrem Abschluss ist in einem verbindlichen Prozesshandbuch einheitlich beschrieben, wird vom Konzern gesteuert und gemeinsam mit den Gesellschaften in den jeweiligen Regionen des Volkswagen Konzerns umgesetzt. Identifizierte Verstöße werden nach ihrer Schwere gemäß Prozess kategorisiert. Je nach Kategorisierung des Verstoßes werden daraufhin entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Werden Risiken bei indirekten Lieferanten identifiziert, werden ebenfalls Maßnahmen eingeleitet, zum Beispiel ein Audit, um mögliche Verstöße zu identifizieren. Dies setzt die Mithilfe des direkten Lieferanten voraus, mit dem eine Vertragsbeziehung besteht. Bei schweren Verstößen ist eine vorübergehende Sperrung von Lieferanten für neue Vergaben oder auch die Beendigung der Geschäftsbeziehung möglich.

Die Wirksamkeit von Abhilfemaßnahmen wird punktuell fallabhängig überprüft. Werden beispielsweise Maßnahmen gemeinsam mit dem Lieferanten definiert, so werden diese protokolliert und allen Beteiligten zur Verfügung gestellt. Grundsätzlich wird nach angemessener Zeit die Wirksamkeit und Einhaltung der Vereinbarung durch eine Abfrage nach Umsetzung der Maßnahmen überprüft. Ein weiteres Beispiel ist die Befragung von Arbeitskräften von Lieferanten, nachdem der Fall abgeschlossen wurde. Dies kann unter anderem im Rahmen eines Re-Audits geschehen.

Die im Rahmen von Audits identifizierten Verstöße oder Risiken werden nicht als Fälle im Rahmen des SCGM eröffnet. Werden Nachhaltigkeitsrisiken oder Verstöße im Rahmen von Audits festgestellt, wird in Abhängigkeit vom Gesamtergebnis oder den festgestellten Risiken oder Verstößen des Audits ein Maßnahmenplan entwickelt und dessen Umsetzung nachgehalten. Die nachgewiesene Umsetzung der Maßnahmen ist hierbei Grundvoraussetzung, um ein positives S-Rating zu erhalten und somit vergabefähig zu sein. Detaillierte Informationen dazu finden sich unter „Maßnahmen: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette".

### Wirksamkeitsprüfung und Vertrauen der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in die Verfahren

Das Hinweisgebersystem wird auf seine Wirksamkeit überprüft. Weitere Informationen hierzu befinden sich im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte". Darüber hinaus befassen sich Arbeitsgruppen im Rahmen von Multi-Stakeholder-Initiativen (beispielsweise der Initiative Drive Sustainability) und fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppen mit der Wirksamkeit von Beschwerdemechanismen im Allgemeinen. Dabei werden teilweise auch relevante Stakeholder wie NGOs als Vertretende von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette als Dialogpartner eingebunden. Erkenntnisse aus den Arbeitsgruppen können Expertinnen und Experten des SCGM helfen, potenzielle Optimierungsbedarfe des SCGM zu identifizieren.

Gegenwärtig gibt es keine Maßnahmen, die darauf abzielen zu analysieren, ob die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette die Strukturen und Verfahren des SCGM kennen und ihnen vertrauen.

Die öffentlich zugängliche Verfahrensordnung für den Beschwerdemechanismus des Volkswagen Konzerns hält fest, dass hinweisgebende beziehungsweise beschwerdeführende Personen, die nach bestem Wissen und Gewissen an Untersuchungen mitwirken, durch den Volkswagen Konzern bestmöglich, im Rahmen der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten, vor Diskriminierung und Repressalien geschützt werden. Zudem soll die Möglichkeit einer anonymen Meldung zum Schutz der beschwerdeführenden Person beitragen. Auch die Bearbeitung der Hinweise und der Austausch bei eventuellen Rückfragen erfolgten auf Wunsch anonym.

## MAßNAHMEN: ARBEITSKRÄFTE IN DER WERTSCHÖPFUNGSKETTE

In diesem Abschnitt finden sich die im ESRS 1 vorgegebenen Nachhaltigkeitsaspekte wieder, die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich identifiziert wurden. Hinsichtlich der Arbeitsbedingungen für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zählen dazu Arbeitszeit, angemessene Entlohnung, sozialer Dialog, Vereinigungsfreiheit einschließlich der Existenz von Betriebsräten, Tarifverhandlungen sowie Gesundheitsschutz und Sicherheit. In Bezug auf Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle sind sowohl die Themen Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit, Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderung, Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung als auch Vielfalt wesentliche Aspekte. Weiterhin wird Bezug auf sonstige arbeitsbezogene Rechte genommen, wobei die Themen Kinderarbeit, Zwangsarbeit, angemessene Unterbringung sowie Wasser- und Sanitäreinrichtungen berücksichtigt werden.

### Responsible Supply Chain System

Die Lieferkette des Volkswagen Konzerns ist aufgrund der Diversität seiner Produkte äußerst komplex, global weit verzweigt und einem ständigen Wandel unterworfen. Sie erstreckt sich über mehr als 66.000 Lieferantenstandorte in 95 Ländern weltweit. Dabei können die Aktivitäten potenziell negative Auswirkungen auf die Umwelt und auf die Menschen in der Lieferkette haben. Gleichzeitig bieten sich aufgrund der Größe des Volkswagen Konzerns im Markt auch Möglichkeiten, ökologische und soziale Verbesserungen in den Ländern und an den Standorten der Lieferanten zu erreichen.

Für die Kennzahl „Länder, in denen der Volkswagen Konzern direkte Lieferanten hat" werden alle direkten Lieferanten des Volkswagen Konzerns berücksichtigt, die im Berichtsjahr von den Konzerngesellschaften an das Data Warehouse der Beschaffung gemeldet wurden. Ein Lieferantenstandort steht jeweils für den Standort eines direkten Lieferanten.

Im Rahmen des ReSC-Systems hat der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 2024 Standard- und Vertiefungsmaßnahmen ergriffen, um wesentliche potenzielle und tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte von direkten und indirekten Lieferanten in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette zu minimieren und abzustellen. Darüber hinaus wurden Maßnahmen umgesetzt, um positive Auswirkungen auf die Arbeitskräfte zu erzielen und das wesentliche finanzielle Risiko zu steuern. Dieses ergibt sich für den Volkswagen Konzern, wenn tatsächliche negative Auswirkungen auf sonstige arbeitsbezogene Rechte wie Kinder- oder Zwangsarbeit eintreten. Die Standardmaßnahmen werden hinsichtlich aller direkten und teilweise auch indirekten Lieferanten ergriffen. Vertiefungsmaßnahmen betrachten Hochrisikothemen und Rohstoffe und adressieren damit negative und positive Auswirkungen, die auch insbesondere in der tieferen Lieferkette auftreten. Die Erkenntnisse aus der Arbeit an Vertiefungsmaßnahmen kann auch die Anpassung von Standardmaßnahmen für direkte Lieferanten zur Folge haben.

Maßnahmen, die zur Steuerung der tatsächlichen negativen Auswirkung auf sonstige arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften eingesetzt werden, können auch zur Minimierung des identifizierten finanziellen Risikos beitragen. Es besteht die Möglichkeit, das finanzielle Risiko, welches durch mögliche Reputationsschäden oder Strafzahlungen bei Gesetzesverstößen entsteht, durch die Steuerung dieser Auswirkungen zu reduzieren. Bei der Bewertung des finanziellen Risikos wurden externe Entwicklungen, beispielsweise lokale Gesetzgebungen wie das LkSG, berücksichtigt. Das Risiko wird im Rahmen des Internen Kontrollsystems des Volkswagen Konzerns überwacht.

Die internen Funktionen, die an der Umsetzung der Maßnahmen des ReSC-Systems beteiligt sind, umfassen insbesondere die „Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit" und Nachhaltigkeitsvertretende der Beschaffung aus ausgewählten Gesellschaften (Beschaffungsnetzwerk Nachhaltigkeit). Im Rahmen des Beschaffungsnetzwerks Nachhaltigkeit sind über 140 Expertinnen und Experten weltweit eingebunden.

Für die Kennzahl „Experten des Beschaffungsnetzwerks Nachhaltigkeit" werden alle Arbeitskräfte berücksichtigt, die in einem regelmäßigen Austauschformat zwischen den Konzerngesellschaften mit eingebunden sind.

### Risikoanalyse zur Ermittlung erforderlicher und angemessener Maßnahmen

Die regelmäßige Risikoanalyse im Rahmen des ReSC-System dient dazu, potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte bei einem spezifischen Lieferanten zu ermitteln. Die Prozesse zur Risikoanalyse stellen den ersten Schritt des ReSC-Systems dar. Die Analyse erfolgt auf Basis der Geschäftsmodelle des Lieferanten und berücksichtigt externe sowie interne Daten zu Menschenrechts- und Umweltrisiken. Basierend auf der Bewertung dieser Risiken bekommt jeder Lieferant ein geringes, mittleres oder hohes Nachhaltigkeitsrisiko zugeordnet. Dieser Indikator dient zur Orientierung, um abzuschätzen, zu welchem Grad die identifizierten Auswirkungen auf Arbeitskräfte bei dem jeweiligen Lieferanten auftreten können. Für Lieferanten mit einem geringen Nachhaltigkeitsrisiko wird zusätzlich ein Länderrisikoscore herangezogen. Liegt ein erhöhtes Länderrisiko für den Produktionsstandort des Lieferanten vor, so wird er in den mittleren Risikobereich hochgestuft. Basierend auf der ermittelten Risikoeinstufung wird dem Lieferanten ein Maßnahmenpaket zur Prävention und Mitigation der identifizierten Auswirkungen zugeordnet. Lieferanten mit einer hohen Risikoeinstufung durchlaufen beispielsweise den S-Rating-Prozess, wobei Lieferanten ab einer mittleren Risikoeinstufung im Rahmen des Medienscreenings berücksichtigt werden. Unabhängig von der Risikoeinstufung des Lieferanten gelten weitere Maßnahmen wie die Kenntnisnahme des Code of Conduct für Geschäftspartner und des SCGM. Die Beschreibung der Maßnahmen erfolgt im Folgendem.

### Standardmaßnahmen als Fundament des Responsible Supply Chain Systems

#### Bestätigung des Code of Conduct für Geschäftspartner

Vor der Abgabe eines Angebots müssen direkte Lieferanten grundsätzlich bestätigen, dass sie die Nachhaltigkeitsanforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner zur Kenntnis nehmen. Diese Zustimmung müssen sie nach dem Ablauf einer Frist von zwölf Monaten bei erneuter Angebotsabgabe aktualisieren. Darüber hinaus ist der Code of Conduct für Geschäftspartner bei Vergabe grundsätzlich Vertragsbestandteil. Um die Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner auch in die tiefergelagerte Lieferkette weiterzureichen, verpflichten wir die Lieferanten, die Anforderungen an ihre direkten Geschäftspartner weiterzugeben. Alle wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte zu Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sowie sonstigen arbeitsbezogenen Rechten von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sind in diesem verankert. Indem die Lieferanten bestätigen, entsprechende Nachhaltigkeitsanforderungen einzuhalten und an relevante Geschäftspartner weiterzugeben, soll die kontinuierliche Anwendung der Vorgaben entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ermöglicht werden. Hierdurch sollen potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen gemindert und gleichzeitig positive Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sowie sonstige arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette gefördert werden.

### Supply Chain Grievance Mechanism

Der Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM) ist eine kontinuierliche Maßnahme und dient der Bearbeitung von Hinweisen auf Verstöße gegen die Vorgaben des Code of Conduct für Geschäftspartner durch direkte oder indirekte Lieferanten des Volkswagen Konzerns. Im Rahmen des SCGM werden erforderliche und fallspezifische Maßnahmen zur Abstellung von identifizierten Verstößen, in Abhängigkeit der Schwere und Art des Verstoßes, ermittelt. Durch diese Maßnahmen soll die Möglichkeit geschaffen werden, Arbeitskräfte von Lieferanten in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, die durch tatsächlich negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen und sonstige arbeitsbezogene Rechte betroffen waren, Abhilfe zu schaffen. Die Wirksamkeit des Mechanismus und von Abhilfemaßnahmen wird nachverfolgt. Weitere Informationen hierzu finden sich unter „Verfahren: Abhilfe und Beschwerdekanäle".

Im Berichtsjahr wurden 213 Hinweise auf Verstöße bearbeitet.

Für die Kennzahl „Hinweise aus dem Supply Chain Grievance Mechanism" werden alle Hinweise berücksichtigt, die im Berichtsjahr im System angelegt wurden. Eine Plausibilität der Hinweise ist zum Zeitpunkt dieses Prozessschritts noch nicht nachgewiesen.

### Medienscreening

Es findet ein dauerhaftes und risikobasiertes Medienscreening von relevanten Lieferanten[6] über ein IT-Tool durch die Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit statt. Werden mit dem IT-Tool Anhaltspunkte auf mögliche Verstöße gegen den Code of Conduct für Geschäftspartner durch Lieferanten in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette identifiziert, werden diese geprüft und, sofern erforderlich, im SCGM bearbeitet. Durch das Medienscreening können potenzielle Verstöße identifiziert werden, auch wenn keine direkte Meldung im Rahmen des Hinweisgebersystems oder Feststellungen in Lieferantenaudits erfolgt. Hierdurch wird eine Bearbeitung dieser Fälle durch den SCGM und gegebenenfalls die Schaffung von Abhilfe ermöglicht. 2024 waren über 39.500 direkte Lieferanten Teil des Medienscreenings. Ihr Anteil am gesamten Beschaffungsvolumen lag im Berichtsjahr bei 89 %.

Die Kennzahl „direkte Lieferanten im Medienscreening" gibt die Gesamtanzahl aller direkten Lieferanten an, die im Berichtsjahr Bestandteil des Medienscreenings waren. Im Medienscreening werden Lieferanten berücksichtigt, die gemäß der Risikoanalyse eine hohe oder mittlere Risikoeinstufung erhalten haben. Detaillierte Informationen dazu erfolgen unter „Risikoanalyse zur Ermittlung erforderlicher und angemessener Maßnahmen". Die Messung der Kennzahl erfolgt mit Hilfe eines IT-Tools eines externen Dienstleisters. Die Kennzahl „Umsatzanteil direkter Lieferanten im Medienscreening am Gesamtbeschaffungsvolumen" gibt den prozentualen Anteil der direkten Lieferanten am Gesamteinkaufsvolumen an, die im Berichtsjahr im Medienscreening waren.

### Sustainability Rating

Seit 2019 ist das Sustainability Rating (S-Rating) ein etablierter Prozess im Volkswagen Konzern. Durch dieses konzerneinheitliche Instrument wird der Grad der Einhaltung der Volkswagen Nachhaltigkeitsanforderungen von direkten Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko und entsprechender Unternehmensgröße überprüft. Mit Hilfe des S-Ratings soll die Integration verantwortungsvoller Unternehmenspraktiken bei direkten Lieferanten gefördert, Verbesserungspotentiale aufgezeigt und Anreize geschaffen werden, die Nachhaltigkeitsanforderungen zu erfüllen, um vergabefähig zu sein. Dieser Prozess soll potenzielle und tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette mindern beziehungsweise verhindern.

Das Ergebnis des S-Ratings wird in drei Rating-Kategorien aufgeteilt: Lieferanten mit einem A- oder B-Rating erfüllen die Anforderungen des Volkswagen Konzerns in ausreichendem Umfang, verfügen demnach über ein positives S-Rating, und sind somit vergabefähig. Erfüllt ein Lieferant die Anforderungen zur Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards nicht (C-Rating), so ist er grundsätzlich nicht vergabefähig. Somit besteht ein direkter Anreiz für Lieferanten, ihre Nachhaltigkeitsperformance zu verbessern.

[6] Die Relevanz eines Lieferanten für das Medienscreening ergibt sich unter anderem durch das Beschaffungsvolumen oder die Risikoexposition, die aus der Art des Produkts beziehungsweise der Dienstleistung abgeleitet werden.

Die Überprüfung im Rahmen des S-Ratings erfolgt risikobasiert und anlassbezogen vor einer Neuvergabe über einen mehrstufigen Prozess. Lieferanten, die gemäß der Risikoanalyse, die die Bereiche Umwelt, Soziales und Integrität bewertet, eine hohe Risikoeinstufung erhalten haben, werden hierbei berücksichtigt. Detaillierte Informationen hierzu erfolgen unter „Risikoanalyse zur Ermittlung erforderlicher und angemessener Maßnahmen". Die Überprüfung des Grads der Einhaltung der Nachhaltigkeitsanforderungen gemäß des Code of Conduct für Geschäftspartner erfolgt über verschiedene Instrumente, wie einen standardisierten Fragebogen zur Selbsteinschätzung – den Self-Assessment-Questionnaire (SAQ) – sowie risikobasiert durch Audits. Der SAQ ist für alle Lieferantenstandorte im Anwendungsbereich des S-Ratings mit zehn oder mehr Arbeitskräften verpflichtend. Die Anzahl an direkten Lieferanten, die den SAQ abgeschlossen haben, lag im Jahr 2023 bei 14.953 und der Anteil davon an neuen Lieferanten[7] mit abgeschlossenem SAQ bei 26 %. Im Berichtsjahr 2024 schlossen 19.094 direkte Lieferanten den SAQ ab und der Anteil an neuen Lieferanten lag bei 20 %.

Lieferanten haben die Möglichkeit, ihr SAQ-Ergebnis zu verbessern, indem sie weitere Informationen zur Verfügung stellen. Im Jahr 2023 konnten so bei 9.357 direkten Lieferanten Verbesserungen auf Basis des SAQ festgehalten werden und im Jahr 2024 bei 8.093 direkten Lieferanten.

Zusätzlich wird die Nachhaltigkeitsleistung der Lieferanten risikobasiert mit Hilfe von Audits bewertet. Bestehen Lieferanten diese Prüfung mit weniger als 100 %, erhalten sie Verbesserungsmaßnahmen. Ab einer Bewertung von unter 80 % werden diese Maßnahmen in einem Plan festgehalten. Dessen Umsetzung wird mit dem Lieferanten vereinbart und nachverfolgt. Je nach Maßnahme muss der Lieferant den Plan spätestens innerhalb von sechs Monaten umsetzen. Sofern der Lieferant ein Audit-Prüfungsergebnis von weniger als 60 % erhält, wird im Anschluss an den umgesetzten Maßnahmenplan ein erneutes Audit durchgeführt. Das Auditergebnis wirkt sich auf die S-Rating-Kategorie aus und kann in Konsequenz zu einem C-Rating führen. Mit einem C-Rating ist ein Lieferant grundsätzlich nicht mehr vergabefähig. Im Rahmen des S-Ratings wurden im Jahr 2023 weltweit 89 Audits und im Jahr 2024 85 Audits durchgeführt. Im Berichtsjahr wurden, wenn notwendig, Maßnahmen auf Lieferantenebene entsprechend des Prozesses eingeleitet.

Durch die Umsetzung von Korrekturmaßnahmen im Rahmen der S-Rating-Audits soll Abhilfe für diejenigen ermöglicht werden, die durch tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen und sonstige arbeitsbezogene Rechte in der Wertschöpfungskette betroffen waren. Hierdurch entsteht die Möglichkeit, gleichzeitig positive Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sowie sonstige arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette zu fördern, indem die Einhaltung der Auditanforderungen überprüft und, wenn notwendig, eingefordert wird.

Bis zum Ende des Berichtsjahres lagen 14.709 S-Ratings für Lieferanten vor. Von diesen Lieferanten verfügen 14.682 über ein positives S-Rating (A- und B-Rating).[8] 28 Lieferanten sind mit einem C bewertet und dadurch aktuell nicht vergabefähig. Ebenfalls nicht vergabefähig sind Lieferanten, die die Anforderungen zur Einhaltung der Nachhaltigkeitsstandards des Volkswagen Konzerns nicht erfüllen.

Die Kennzahl „direkte Lieferanten mit abgeschlossenem SAQ" gibt die Anzahl der direkten Lieferanten an, bei denen der SAQ ausgefüllt und final bewertet wurde. Es werden abgeschlossene SAQs berücksichtigt, wenn diese bis zum Stichtag im Berichtsjahr dem Volkswagen Konzern vorliegen, unabhängig davon, ob diese im Berichtsjahr oder einem der Vorjahre abgeschlossen wurden. Die Kennzahl „Anteil der neuen Lieferanten mit abgeschlossenem SAQ" berichtet den Anteil direkter Lieferanten mit abgeschlossenem SAQ, die erstmalig im Berichtsjahr durch den SAQ bewertet wurden.

Die Kennzahl „Verbesserungen bei Lieferanten basierend auf SAQ" gibt die Anzahl der direkten Lieferanten an, die im Berichtsjahr ihren SAQ-Score durch erneutes Ausfüllen des Fragebogens um mindestens einen Punkt verbessert haben.

Die Kennzahl „Anzahl der durchgeführten Audits im Rahmen des S-Ratings" gibt die absolute Anzahl aller im Berichtsjahr durchgeführten Audits an, die durch den Prozess des S-Ratings angestoßen wurden.

[7] Direkte Lieferanten, die erstmalig im Berichtsjahr bewertet wurden.
[8] Methodikänderung: Erweiterung des Scopes der Kennzahl um B-Ratings im Vergleich zum Vorjahr.

Die Kennzahl „vorhandenes S-Rating für direkte Lieferanten" gibt die absolute Anzahl der direkten Lieferanten an, bei denen im Berichtsjahr ein S-Rating vorlag. Die Kennzahl „davon Lieferanten mit einem positiven S-Rating (A- und B-Rating)", berichtet den Anteil an Lieferanten, der ein A- oder B-Rating erzielt hat. Die Kennzahl „davon direkte Lieferanten mit C-Rating" gibt die absolute Anzahl an direkten Lieferanten mit einem C-Rating an.

### Nachhaltigkeitsschulungen für Beschäftigte in der Beschaffung

Die kontinuierliche und systematische Weiterbildung der Beschäftigten in der Beschaffung ist ein zentraler Baustein der Strategie des Volkswagen Konzerns und essenziell für die Verbesserung der Nachhaltigkeit bei Lieferanten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Für alle Beschäftigten der Beschaffung ist das Thema Nachhaltigkeit fester Bestandteil des Kompetenzprofils. Es ist erforderlich, dass definierte Beschäftigte in der Beschaffung in den entsprechenden Prozessen (beispielsweise S-Rating) geschult werden oder Einführungsschulungen zur menschenrechtlichen Sorgfalt erhalten. Die Beschäftigten sollen somit befähigt werden, Prozesse umzusetzen, deren Ziel es unter anderem ist, auch potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften der Lieferanten zu identifizieren und die Mitigation dieser potenziellen Auswirkungen bei den Lieferanten zu überprüfen. 2024 wurde die Qualifizierungsmaßnahmen mit Bezug zum Thema Nachhaltigkeit für die Beschäftigten der Beschaffung weltweit insgesamt 5.129 Mal wahrgenommen.

Die Kennzahl „Beschäftigte der Beschaffung, die an Qualifizierungsmaßnahmen zum Thema Nachhaltigkeit teilgenommen haben" gibt die absolute Anzahl von Beschaffern des Volkswagen Konzerns an, die Schulungen mit Bezug auf Nachhaltigkeit vollständig absolviert haben.

### Nachhaltigkeitsschulungen für Lieferanten

Um eine kontinuierliche Lieferantenentwicklung zu ermöglichen, führen wir mit den direkten Lieferanten themenspezifische Nachhaltigkeitsschulungen und -workshops an ausgewählten Standorten oder online durch und bieten webbasierte Schulungen an. Im Berichtsjahr wurden 9.818 Lieferanten entsprechend geschult. Seit 2021 steht auch eine vertiefende Menschenrechtsschulung für Lieferanten zur Verfügung. Bestandteil der Schulung sind unter anderem die gesetzlich geforderten Aspekte wie Schulungen zu Kinderarbeit, Zwangsarbeit oder Diskriminierung. Seit 2023 wird die Schulung systematisch auf primär direkte Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko ausgerollt. Entsprechende Aktivitäten wurden im Jahr 2024 weiter vorangetrieben. Zusätzlich zu den Schulungen stellt der Volkswagen Konzern den aktuellen Lieferanten ein E-Learning-Modul zur Nachhaltigkeit in acht Sprachen zur Verfügung. Mit Hilfe der Schulungen sollen Lieferanten befähigt werden, entsprechende Kompetenzen zu entwickeln, um potenzielle negative Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen der eigenen Arbeitskräfte zu identifizieren, vorzubeugen, sie zu mindern beziehungsweise zu verhindern.

Die Kennzahl „direkte Lieferanten, die Schulungen zum Thema Nachhaltigkeit erhalten haben" gibt die absolute Anzahl an Lieferanten an, die im Berichtsjahr 2024 an einer Schulung zum Thema Nachhaltigkeit teilgenommen haben. Hat ein Lieferant im Berichtsjahr an einer webbasierten oder Lieferantenschulung vor Ort teilgenommen und mindestens 50 % der Schulungszeit absolviert, wird er bei der Erhebung der Kennzahl berücksichtigt. Es werden durchgeführte Schulungen sowohl von direkten als auch potenziellen direkten Lieferanten mit einbezogen.

## Vertiefungsmaßnahmen als weitergehende Elemente des ReSC-Systems

### Human Rights Focus System

Im Rahmen des nachhaltigen Lieferantenmanagements engagiert sich der Volkswagen Konzern auch für den Schutz derjenigen Gruppen, die entlang der vor- und nachgelagerten Lieferkette durch negative Auswirkungen betroffen sein können. Um in diesem Zusammenhang mehr Wirkung zu erzielen, haben wir das Human Rights Focus System (HRFS) eingeführt. Mit dem HRFS identifizieren wir Themen, die mit menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken einhergehen können. Diese Themen bedürfen einer tiefergehenden Analyse und werden kontinuierlich bearbeitet. Die im Rahmen des HRFS implementierten Instrumente und Maßnahmen sollen die identifizierten Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette minimieren und beenden. Darüber hinaus sollen positive Auswirkungen auf diese Arbeitskräfte gefördert werden. Die Maßnahmen werden im Folgenden detaillierter beschrieben.

Im Rahmen des HRFS wurden im Jahr 2024 vertiefte Sozial-Standard-Audits durchgeführt, um die tiefergehende Analyse von relevanten Themen zu unterstützen. Der Fokus dieser risikobasierten und anlassbezogenen Audits richtet sich vornehmlich auf die Arbeitnehmerrechte von Arbeitskräften von direkten Lieferanten. Die Relevanz eines Lieferanten für die Durchführung eines Sozial-Standard-Audits wurde im Jahr 2022 durch einen externen Dienstleister ermittelt, indem eine Risikoanalyse durchgeführt und dabei erhöhte Menschenrechtsrisiken identifiziert wurden. Um die soziale Nachhaltigkeit der vornehmlich direkten Lieferanten zu stärken, wurden in einer Pilotphase die Neuvergaben an die Ergebnisse dieser Audits geknüpft. Werden bei der Vor-Ort-Prüfung Nachhaltigkeitsrisiken oder Verstöße festgestellt, soll der Lieferant einen Maßnahmenplan entwickeln und umgesetzte Maßnahmen gegenüber dem Auditor nachweisen. Im Berichtsjahr wurde dieses Vorgehen entsprechend umgesetzt und demgemäß die Umsetzung von Maßnahmenplänen eingeleitet. Die Sozial-Standard-Audits dienen somit auch als Instrument, um Abhilfe für diejenigen zu ermöglichen, die durch tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen und sonstige arbeitsbezogene Rechte betroffen waren. Gleichzeitig sollen positive Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit (Gleichstellung der Geschlechter und gleicher Lohn für gleiche Arbeit sowie Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung am Arbeitsplatz) und sonstige arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften in der Lieferkette gefördert werden, indem die Einhaltung der Anforderungen an Lieferanten in diesen Bereichen überprüft und, wenn notwendig, verbessert wird.

Im Rahmen der Sozial-Standard-Audits wurden exzessive Überstunden vermehrt als tatsächliche negative Auswirkungen identifiziert, insbesondere im Beschaffungsmarkt China. Neben dem Abstellen der Risiken und Verstöße im Rahmen des Maßnahmenplans des Audits, hat sich der Volkswagen Konzern das Ziel gesetzt, das Thema strukturiert zu untersuchen und entsprechende Maßnahmen zur Mitigation der negativen identifizierten Auswirkung zu entwickeln. Daher engagiert sich der Volkswagen Konzern im NAP Branchendialog Automobilindustrie. Da auch andere Unternehmen der Automobilindustrie vergleichbare Auswirkungen in ihrer Wertschöpfungskette festgestellt haben, unterstreicht dies die Notwendigkeit eines gemeinschaftlichen Ansatzes. Daher wurde im Rahmen des Branchendialogs im Jahr 2024 unter anderem die Arbeitsgruppe Reduzierung von Überstunden in China initiiert. Basierend auf Interviews mit verschiedenen Interessengruppen, wie beispielsweise lokalen NGOs, und der Analyse von gesetzlichen Regelwerken, wird aktuell ein Leitfaden für Unternehmen entwickelt, um Überstunden in Zuliefererbetrieben zu reduzieren. Durch diese Zusammenarbeit und die zukünftige Anwendung des entwickelten Leitfadens sollen negative Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette gemindert werden. Es ist geplant, den Leitfaden im Jahr 2025 fertigzustellen und anschließend für die Beschaffungsprozesse des Volkswagen Konzerns zu berücksichtigen.

Um weitere relevante Themen zu identifizieren, die mit menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken einhergehen und einer tiefergehenden Analyse bedürfen, werten wir im Rahmen einer Analyse (in der Regel ist geplant, diese alle zwei bis drei Jahre durchzuführen) aggregierte interne Daten aus dem SCGM und den Audits sowie externe Daten aus Studien und von NGOs aus. Im Jahr 2023 haben wir auf diese Weise drei Fokusthemen identifiziert: Zwangsarbeit, existenzsichernde Löhne und Lieferantenmanagement. Die Bearbeitung der Themen erfolgt in Zusammenarbeit mit den Marken Audi, MAN und der Porsche AG.

Die jeweiligen Themen wurden im nächsten Schritt strukturiert auf ihre Ursachen hin untersucht, um geeignete Maßnahmen zu entwickeln und zu implementieren. Als Hilfestellung zur Definition von Maßnahmen wurde eine Maßnahmen-Toolbox entwickelt. Diese soll der Arbeitsgruppe des HRFS Orientierung geben, welche Art von Maßnahmen geeignet und angemessen sein können, sofern sich die Maßnahmen nicht direkt aus der Analyse des Themenfeldes ergeben. Das grundsätzliche Vorgehen zur Bearbeitung von Fokusthemen sieht immer zunächst eine strukturierte Untersuchung der Ursachen vor, um basierend auf den Ergebnissen Maßnahmen zu entwickeln und dann zu implementieren. Die einzelnen Themenbereiche werden wie folgt bearbeitet:

Zwangsarbeit: Eine interne Arbeitsgruppe ist damit beauftragt, Lösungsansätze zu entwickeln, um geeignete Präventions- und Abhilfemaßnahmen hinsichtlich Zwangsarbeit insbesondere in der vorgelagerten Wertschöpfungskette zu entwickeln. Im Jahr 2024 wurden hierzu diverse Multi-Stakeholder-Initiativen analysiert, um geeignete Partner für die Entwicklung und Umsetzung von Präventions- und Abhilfemaßnahmen zu finden. In diesem Zusammenhang entschied sich der Volkswagen Konzern für die Mitgliedschaft bei der Responsible Business Alliance (RBA). Zur Bekämpfung von Zwangsarbeit bietet die RBA eine Vielzahl von Instrumenten an,

darunter ein IT-gestütztes Mapping für umfassende Risikoanalysen, eine Initiative mit dem Fokus auf Arbeitnehmerrechte und Bekämpfung von Zwangsarbeit sowie gezielte Schulungsmodule für Lieferanten. Aktuell ist geplant, dass die Instrumente der Initiative in die Beschaffungsprozesse des Volkswagen Konzerns ab 2025 implementiert werden sollen. Durch die Implementierung von Instrumenten und Maßnahmen gegen Zwangsarbeit, die durch die RBA zugänglich werden, und die Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen für die eigenen Beschaffungs- und Sorgfaltspflichtenprozesse, soll die Möglichkeit geschaffen werden, zukünftig Abhilfe für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu ermöglichen, die durch Zwangsarbeit betroffen sind.

Existenzsichernde Löhne: Der Code of Conduct für Geschäftspartner verpflichtet Lieferanten, ihren Arbeitskräften einen angemessenen Lohn zu zahlen. Der angemessene Lohn ist mindestens der nach anwendbarem Recht festgelegte Mindestlohn und bemisst sich ansonsten nach dem Recht des Beschäftigungsortes. Dieser Lohn soll nach Möglichkeit mindestens die Grundbedürfnisse decken und einen angemessenen Lebensunterhalt für die Arbeitskräfte und ihre Familien ermöglichen. Dies umfasst ausreichende Ernährung, Bekleidung und Unterbringung sowie eine stetige Verbesserung der Lebensbedingungen. Im Jahr 2024 wurde durch eine interne Arbeitsgruppe eine Berechnungsmethodik für existenzsichernde Löhne bei direkten Lieferanten im Konzern erarbeitet. Es wurde zudem analysiert, welche branchen- oder länderspezifischen Risiken einem existenzsichernden Lohn entgegenstehen. Die Erkenntnisse der Analyse sollen durch geeignete Maßnahmen schrittweise in die Standardprozesse der Beschaffung integriert werden. Beispiel hierfür ist seit 2024 die Berechnung von existenzsichernden Löhnen als Lohnuntergrenze. Hierdurch sollen potenzielle negative Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften des direkten Lieferanten minimiert werden, indem dazu beigetragen werden soll, dass der direkte Lieferant entsprechende Lohnzahlungen durchführt.

Lieferantenmanagement: Im Jahr 2023 wurde im Rahmen einer internen Arbeitsgruppe eine Analyse durchgeführt, welche Branchen ein besonders hohes Risiko aufweisen, Nachhaltigkeitsanforderungen des Volkswagen Konzerns nicht effektiv und umfassend in die tiefere Lieferkette zu tragen. Hierbei wurde festgestellt, dass es sich bei der Logistikbranche um eine Hochrisikobranche handelt. Aus diesem Grund befasst sich diese Arbeitsgruppe nun verstärkt mit dem Thema Arbeitsbedingungen in der Logistikbranche und möchte das Thema mit Hilfe von Stakeholder Engagement im Rahmen der Vorbereitung eines runden Tischs des NAP Branchendialog Automobilindustrie vorantreiben.

Im Rahmen der dort in 2024 initiierten Arbeitsgruppe Verbesserung der Arbeitsbedingungen in der Logistikbranche findet ein mehrfach jährlicher Austausch statt, um geeignete Präventions- und Abhilfemaßnahmen in der Logistikbranche zu identifizieren. Ziel ist, Verbesserungsmaßnahmen für die Ausgestaltung eigener Beschwerdemechanismen und eine Überprüfung der eigenen Sorgfaltspflichtenprozesse zu entwickeln. Die regelmäßige Zusammenarbeit ist bis Anfang 2025 geplant. Im Anschluss ist ein Austausch über die Umsetzung der Maßnahmen vorgesehen. Durch diese Zusammenarbeit und die Umsetzung von Verbesserungsmaßnahmen für die eigenen Sorgfaltspflichtenprozesse sollen potenzielle negative Auswirkungen auf die Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette minimiert werden. Im Anschluss an den Runden Tisch im Januar 2025 wird geprüft, welche der dort erarbeiteten Maßnahmen in die Beschaffungsprozesse integriert werden.

### Raw Materials Due Diligence Management System

Im Hinblick auf einen verantwortungsvollen Rohstoffbezug setzt der Volkswagen Konzern die fünf Schritte der Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct der OECD und die Anforderungen der OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas fortlaufend um. Im Jahr 2020 haben wir das RMDDMS implementiert, das sich an den Leitlinien der OECD orientiert. Es dient zur Identifizierung, Bewertung und Vermeidung von tatsächlichen sowie potenziellen Menschenrechtsrisiken in den vorgelagerten Rohstofflieferketten beziehungsweise zur Erarbeitung und Umsetzung von Minderungsmaßnahmen. Insgesamt umfasst das Managementsystem derzeit 18 Rohstoffe. Dazu zählen die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und Graphit, die Konfliktmineralien Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3TG) sowie Aluminium, Kupfer, Leder, Glimmer, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle, seltene Erden sowie Baumwolle und Magnesium. Mit diesem risikobasierten Ansatz priorisiert der Volkswagen Konzern Aktivitäten anhand der Schwere und Eintrittswahrscheinlichkeit der jeweiligen Nachhaltigkeitsrisiken sowie des Einflussvermögens des Unternehmens. Dabei wird berücksichtigt, dass die Nachhaltigkeitsrisiken von Rohstoff zu

Rohstoff unterschiedlich sind. Zudem wird systematisch die Konzernstruktur für die Entwicklung und Umsetzung spezifischer Präventions- und Abhilfemaßnahmen genutzt und deren Wirksamkeit überprüft. Für die Auswahl angemessener Maßnahmen dienen entsprechende Maßnahmen-Toolboxen als Hilfestellung. In Abhängigkeit der vorangegangenen Analyse der Ursache einer negativen Auswirkung werden entsprechende Maßnahmen ausgewählt und, wenn notwendig, zusätzliche Maßnahmen entwickelt. Im Rahmen des Managementsystems wurden neue Berichtsstrukturen und Toolbooxen entwickelt sowie bestehende Instrumente wie der SCGM integriert. In Abhängigkeit von den Ergebnissen des Due-Diligence-Prozesses werden die Maßnahmen fortlaufend angepasst und verbessert. Durch diesen Ansatz sollen potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen von Arbeitskräften, insbesondere bei indirekten Lieferanten, identifiziert und mitigiert beziehungsweise verhindert werden.

Im Jahr 2024 waren Audits ein wichtiges Instrument des RMDDMS zur Bewertung von Risiken in den vorgelagerten Lieferketten und zur Identifikation geeigneter Maßnahmen. Aufgrund der Komplexität und der großen Anzahl von Lieferanten, insbesondere in der Batterie-Lieferkette, führt der Volkswagen Konzern verschiedene Arten von risikobasierten und anlassbezogenen Audits durch, um die Nachhaltigkeitsleistung von Lieferanten zu überprüfen. Die Vor-Ort-Audits werden sowohl bei direkten als auch bei indirekten Lieferanten durchgeführt. Durch sie können sowohl Lücken in der Nachhaltigkeitsleistung als auch negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte an den Standorten aufdeckt werden. Mögliche Lücken oder negative Auswirkungen müssen durch den direkten Lieferanten gemindert werden auch im Fall, dass Audits bei indirekten Lieferanten durchgeführt wurden. Alle Audits bei direkten Lieferanten, die im Auftrag des Volkswagen Konzerns durchgeführt werden, werden von einem Maßnahmenplan begleitet. Die Wirksamkeit der umgesetzten Maßnahmen wird durch den Auditor in Re-Audits (im Rahmen eines Desktop-Reviews oder eines weiteren Audits vor Ort) überprüft. Das Auditprogramm ist risikobasiert und umfasst die vorgelagerte Wertschöpfungskette vom Batterielieferanten bis zu Minenstandorten. Die Auditkriterien orientieren sich an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen. Es wird dabei überprüft, ob der Lieferant ein entsprechendes Managementsystem eingerichtet hat, um unter anderem negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte identifizieren, vermeiden oder mindern zu können. Im Berichtsjahr wurde dieses Vorgehen umgesetzt und gegebenenfalls die entsprechende Umsetzung von Maßnahmen auf Lieferantenebene eingeleitet. Der Abhilfeprozess im Rahmen dieser Audits soll Abhilfe für diejenigen ermöglichen, die durch tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen (Arbeitszeit und Gesundheitsschutz) und sonstige arbeitsbezogene Rechte (Kinderarbeit, Zwangsarbeit, Zugang zu Wasser- und Sanitäreinrichtungen) betroffen waren. Gleichzeitig sollen dadurch positive Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette gefördert werden, wenn die Nachhaltigkeitsleistung von Lieferanten überprüft und, wenn notwendig, verbessert wird.

Im Rahmen der Rohstoff-Audits nutzt der Volkswagen Konzern unter anderem auch den Auditstandard, der durch die Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA) entwickelt wurde. Dieser ermöglicht eine unabhängige Überprüfung von Minen im Bergbau hinsichtlich des Schutzes von Menschenrechten, einschließlich Gesundheitsschutzmaßnahmen, Arbeitssicherheit und Umweltschutz. Bei der Entwicklung des Auditstandards wurden Stakeholder (beispielsweise NGOs oder Gewerkschaftssprecher) öffentlich konsultiert.

Im Rahmen des RMDDMS engagiert sich der Volkswagen Konzern zudem in verschiedenen Initiativen und Vor-Ort-Projekten sowohl industrieübergreifend als auch im Hinblick auf spezifische Rohstoffe, um potenzielle und tatsächliche positive Auswirkungen für Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette zu erzielen.

Cobalt for Development: Im Projekt Cobalt for Development in der Demokratischen Republik Kongo setzt sich der Volkswagen Konzern gemeinsam mit Projektpartnern für verbesserte Arbeits- und Lebensbedingungen der Menschen im Kleinstbergbau von Kobalt und in den umliegenden Gemeinden von Minen ein. Die bisher zeitlich unbefristete Zusammenarbeit im Pilotprojekt zielt darauf ab, die Einhaltung von Gesetzen zu stärken und die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen sowie das soziale Wohlergehen der Menschen vor Ort zu verbessern. Eine positive Auswirkung auf die Arbeitsbedingungen von artisanalen Kleinbergbauern soll unter anderem dadurch gefördert werden, dass diese Arbeitskräfte Schulungen zu Gesundheits- und Arbeitsschutz erhalten und ihnen Arbeitsschutzbekleidung zur Verfügung gestellt wird.

CASCADE Projekt: Seit 2021 übernimmt die Porsche AG im Rahmen des RMDDMS die Koordination und die Umsetzung des Projekts CASCADE zum Aufbau von Kapazitäten in der Provinz Jambi in Zentral-Sumatra (Indonesien), das gemeinsam mit dem globalen Reifenhersteller Michelin initiiert wurde. Das zunächst auf vier Jahre angelegte Programm umfasst Schulungen für mehr als 1.000 örtliche Kleinbauern, um ihnen zu helfen, ihre Lebensgrundlage zu verbessern, indem sie ihre Anbaupraxis verbessern und so ihre Erträge und ihr Einkommen steigern können. Hierdurch sollen positive Auswirkungen auf diese Arbeitskräfte gefördert werden, indem sie befähigt werden, ein Einkommen zu erzielen, durch welches sie ihre Grundbedürfnisse decken und einen angemessenen Lebensunterhalt finanzieren können.

Responsible Mica Initiative (RMI): Im Jahr 2020 trat die Porsche AG im Namen des Volkswagen Konzerns der RMI bei, einer Multi-Stakeholder-Initiative zur Förderung von Transparenz und besseren Arbeitsbedingungen beim Abbau und der Verarbeitung von Glimmer in Indien und Madagaskar. Die Initiative zielt insbesondere darauf ab, die Menschen in den lokalen Dörfern zu befähigen, Kinderarbeit zu beseitigen und ihren Lebensunterhalt innerhalb einer gesetzeskonformen und legalen Glimmerlieferkette zu verbessern. Um dies zu erreichen, wurden im Berichtsjahr 2024 alternative Einkommensquellen für Elternteile geschaffen, damit deren Kinder nicht mehr arbeiten müssen (zum Beispiel durch Töpfern). Gleichzeitig wurden der Bau von Schulen und die Bereitstellung von Lehrkräften gefördert. Zusätzlich wurden Gemeinden an Förderprojekte der indischen Regierung angebunden, wodurch die Einkommen der Familien vor Ort aufgestockt werden können. Das Aufzeigen von alternative Einkommensquellen zur Finanzierung des Lebensunterhalts ohne den Einsatz von Kinderarbeit soll positive Auswirkungen auf betroffene Personengruppen fördern. Die Zusammenarbeit in der RMI soll fortgesetzt werden.

Im Berichtsjahr 2024 wurden Schritte unternommen, um das RMDDMS an die sich entwickelnden regulatorischen Anforderungen anzupassen, beispielsweise die EU-Batterieverordnung (EUBR) und die EU-Entwaldungsverordnung (EUDR). Interne Arbeitsgruppen analysierten dafür die gesetzlichen Anforderungen, um Konzepte zur Weiterentwicklung des Due-Diligence-Systems zu erarbeiten. Zusätzlich wurden interne Verfahren und Dokumentationssysteme für Maßnahmen angepasst sowie Ziele des Managementsystems spezifiziert. Bestehende Schlüsselkennzahlen für prioritäre Rohstoffe wurden geprüft und gegebenenfalls angepasst, aber auch neue Kennzahlen für weitere Rohstoffe entwickelt.

### Wirksamkeitsprüfung von Maßnahmen

Die Wirksamkeit der Standardmaßnahmen des ReSC-Systems wird anhand der Methodik Input-Output-Outcome-Impact einmal jährlich überprüft.[9] Für die Standardmaßnahmen wurden für jede Messkategorie, soweit möglich, ein oder mehrere Messindikatoren festgelegt. Diese werden erhoben und dokumentiert.

Innerhalb der Vertiefungsmaßnahmen des ReSC-Systems sind wiederum weitere Mechanismen implementiert, um die Wirksamkeit von Maßnahmen zu überprüfen: Das HRFS und das RMDDMS haben beide das Ziel, dass eine Maßnahme als wirksam angesehen wird, wenn sie die Situation von Menschen oder den Schutz der Umwelt auch tatsächlich verbessern oder hierzu beitragen kann.

Im Human Rights Focus System ist die Wirksamkeitsmessung der getroffenen Maßnahmen ein elementarer Bestandteil. Eine Maßnahme ist wirksam, wenn sie die Situation von Menschen oder den Schutz der Umwelt auch tatsächlich verbessern oder hierzu beitragen kann. Eine Maßnahme ist auch wirksam, wenn eine Reduktion des Risikos und des Verursachungsbeitrags des Volkswagen Konzerns erreicht wird. Dies ist in Abhängigkeit der Zielsetzung der Maßnahme zu sehen. Der Zeitplan und die Indikatoren für die Wirksamkeitsprüfung sind je Maßnahme spezifisch zu erarbeiten. Auch für das RMDDMS gilt, dass ein Zeitplan und Erfolgsindikatoren für jede Maßnahme bereits in der Maßnahmenauswahl erarbeitet und nachgehalten werden. Die Ergebnisse der Wirksamkeitsprüfung können im darauffolgenden Jahr in die Risikoanalyse für die 18 Rohstoffe einfließen.

Für Maßnahmen, die über die Standard- und Vertiefungsmaßnahmen hinausgehen und spezifisch für einen Lieferanten im Rahmen von Lieferanten-Audits oder des SCGM festgelegt und durch den Lieferanten implementiert

[9] Für jede Standardmaßnahme wird innerhalb einer Wirkungskette daher untersucht, welche Ressourcen eingesetzt werden, über welche quantifizierbaren Schritte die Leistung Wirkung entfaltet, was für eine Wirkung die Leistung erzielt und soweit möglich, ob eine Veränderung bei der Zielgruppe durch die Leistung erkennbar ist.

werden, werden die Implementierung und Wirksamkeit der spezifischen Maßnahme durch den Auditor beziehungsweise Fallbearbeiter im SCGM überprüft. Dies erfolgt zum Beispiel im Rahmen eines sogenannten Desktop-Reviews oder durch eine wiederholte Vor-Ort-Prüfung.

### ZIELE: BEWÄLTIGUNG WESENTLICHER NEGATIVER AUSWIRKUNGEN, FÖRDERUNG POSITIVER AUSWIRKUNGEN UND UMGANG MIT WESENTLICHEN RISIKEN

Ziel des ReSC-Systems ist, potenzielle und tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte entlang der Lieferkette des Volkswagen Konzerns zu vermeiden beziehungsweise zu minimieren. Die Prozesse im Rahmen des Managementkonzepts sollen außerdem helfen, Verstöße abzustellen und die Nachhaltigkeitsleistung der Lieferanten kontinuierlich zu verbessern. Außerdem dienen die Maßnahmen innerhalb des ReSC-Systems unmittelbar der Umsetzung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+, die darauf abzielt, die Lieferkette des Volkswagen Konzerns verantwortungsvoll zu gestalten, negative Auswirkungen zu minimieren und einen positiven Beitrag für alle Geschäftspartner zu leisten.

Um den Fortschritt der Strategieumsetzung im Zusammenhang mit dem Managementkonzept zu messen, haben wir uns das relative Ziel gesetzt, dass bis zum Jahr 2040 umsatzbasiert über 95 % der direkten Lieferanten[10] ein positives S-Rating (A- oder B-Rating) aufweisen. Als Zwischenziel streben wir an, dass im Jahr 2025 85 % erreicht werden.

Ein positives S-Rating soll zeigen, dass ein direkter Lieferant durch die Erfüllung der Mindestkriterien des S-Ratings die Voraussetzung mitbringt, potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen der eigenen Arbeitskräfte mindern beziehungsweise vermeiden zu können und tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen und sonstige arbeitsbezogene Rechte abzustellen. Darüber hinaus sollen durch die Umsetzung der Mindestanforderungen positive Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit und sonstige arbeitsbezogene Rechte gefördert werden.

Als Basis für das Ziel dient die im Rahmen des S-Ratings beschriebene Methodik, wobei der Grad der Einhaltung der Nachhaltigkeitsanforderungen von Lieferanten durch einen mehrstufigen Prozess ermittelt wird. Dieser umfasst eine initiale Risikoanalyse, einen standardisierten Fragebogen zur Selbsteinschätzung (SAQ Version 5.0) und risikobasierte Lieferantenaudits. Bei der Ermittlung der Risikoexposition eines Lieferanten wird mit Hilfe eines spezialisierten Dienstleisters auch eine Bewertung des entsprechenden Länderrisikos vorgenommen, sodass lokale Gegebenheiten, in denen Auswirkungen eintreten können, berücksichtigt werden.

Im Rahmen der Strategieentwicklung wurde das Ziel des Lieferantenanteils mit positivem S-Rating durch eine fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppe formuliert. Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette werden weder direkt noch indirekt durch Vertretende bei der Zielformulierung, der Zielverfolgung oder der Ermittlung von Erkenntnissen oder Verbesserungsmöglichkeiten eingebunden. Seit der Zielsetzung wurden weder Änderungen am Ziel selbst noch an der dem Ziel zugrundeliegenden Methodik vorgenommen.

Die Erreichung des Ziels wird im Rahmen des Konzern-TOP-10-Programms kontinuierlich überprüft und überwacht. Im Jahr 2023 entsprach der Umsatzanteil der direkten Lieferanten mit positivem S-Rating (A- und B-Rating) 79 % des Gesamtbeschaffungsvolumens. Im Berichtsjahr 2024 lag der Umsatzanteil bei 83 % des Gesamtbeschaffungsvolumens. Die Fortschritte bei der Zielerreichung stimmen bisher mit der ursprünglichen Planung überein. Im Rahmen des Statusmonitorings des Konzern-TOP-10-Programms findet auch eine Analyse von Trends und wesentlichen Veränderungen hinsichtlich der Zielerreichung statt. Signifikante Veränderungen bei der Zielerreichung gegenüber der Planung sind nicht festzustellen.

[10] Betrachtet werden hier relevante Lieferanten des Volkswagen Konzerns. Die Relevanz eines Lieferanten für das S-Rating ergibt sich unter anderem durch die Unternehmensgröße oder die Risikoexposition, die aus der Art des Produktes oder der Dienstleistung abgeleitet wird.

# Corporate Citizenship

Die Gesellschaft ist ein Teil des Volkswagen Konzerns und dieser ist ein Teil der Gesellschaft. Als global agierendes Unternehmen stehen wir für gesellschaftliches Engagement ein.

## WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

### Auswirkungen im Bereich Gesellschaft

Der Volkswagen Konzern hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung auf betroffene Gemeinschaften durch Corporate-Citizenship-Projekte des Konzerns festgestellt. Corporate-Citizenship-Projekte können dabei durch die Förderung von Bildung, Gesundheit, sozialer Teilhabe und nachhaltiger Infrastruktur eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung auf betroffene Gemeinschaften haben, da sie deren Lebensqualität verbessern und langfristige Entwicklungschancen schaffen sollen.

Als global agierendes Unternehmen und guter Corporate Citizen will der Volkswagen Konzern ein wirtschaftlicher Impulsgeber sein, der vor Ort zur Strukturentwicklung und Chancengleichheit beiträgt. Die Übernahme gesellschaftlicher Verantwortung gehört seit jeher zu seinem Selbstverständnis.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns wird Corporate Citizenship dem neuen Themenfeld des Societal Impacts zugeordnet. Unter Societal Impact werden die Gesamtauswirkungen der eigenen Aktivitäten und Initiativen auf die Gesellschaft verstanden, einschließlich wirtschaftlicher, sozialer und ökologischer Aspekte. Corporate Citizenship ist ein zentraler Bestandteil des sozialen Engagements des Volkswagen Konzerns und umfasst philanthropische Aktivitäten sowie die Förderung von Umwelt-, Bildungs- und Sozialprojekten an zahlreichen Standorten weltweit. Die Schwerpunkte orientieren sich an der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+, wobei gezielt Projekte umgesetzt und berichtet werden, die einen direkten positiven Einfluss auf die Umwelt, die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte oder die Gesellschaft haben. Das nachfolgende Kapitel beinhaltet das gesamte Themenspektrum des Societal Impact, wobei Corporate Citizenship als ein wesentlicher, aber nicht alleiniger Schwerpunkt behandelt wird.

Die philanthropischen Aktivitäten werden an den Standorten des Volkswagen Konzerns durchgeführt. Die Gemeinschaften umfassen unter anderem Personen oder Gruppen, die in der Nähe der Betriebsstandorte des Volkswagen Konzerns leben und arbeiten und von den Tätigkeiten des Unternehmens betroffen sind oder sein könnten. Dazu gehören auch Gemeinschaften, die durch Projekte oder Investitionen in ihren Lebensbedingungen positiv beeinflusst werden. So existieren etwa Community-Projekte an den Produktionsstandorten. Diese sollen auch zukünftig bestehen und können einen positiven Beitrag auf Umwelt und Gesellschaft leisten. Die Wirkungsdauer der potenziellen Auswirkung wird als mittelfristig eingeordnet.

### Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Societal Impact im Rahmen der regenerate+ unter der Dimension Gesellschaft verankert. Im Berichtsjahr 2024 lag der Fokus auf der Erarbeitung einer übergeordneten Societal-Impact-Strategie.

Der Volkswagen Konzern reagiert auf den Einfluss seiner wesentlichen Auswirkungen auf sein Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette im Bereich Corporate Citizenship mit Maßnahmen der Durchführung von globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten, Aufsetzen eines Sustainability Impact Fund und der Tätigung von konzernweite Spenden, die die Erhaltung und Stärkung der positiven Auswirkung ermöglichen sollen.

Auch im Bereich des Societal Impact wird auf den Einfluss auf die Strategie durch verschiedene Maßnahmen reagiert. Es werden globale Corporate-Citizenship-Projekte von den Marken und lokalen Einheiten durchgeführt und Spenden für gesellschaftliche und philanthropische sowie Kultur- und Bildungsprojekte geleistet. Der Sustainability Impact Fund wird erst 2025 operationalisiert und wurde bisher lediglich initiiert.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im Bereich Corporate Citizenship erfolgt unter „Maßnahmen: Societal Impact und Corporate Citizenship".

## MANAGEMENTKONZEPTE: SOCIETAL IMPACT UND CORPORATE CITIZENSHIP

Der Volkswagen Konzern ist Arbeitgeber von über 670.000 Menschen in 35 Ländern Europas und in 37 Ländern Nord- und Südamerikas, Asiens, Australiens sowie Afrikas, mit weltweit 114 Produktionsstandorten. Überall dort übernimmt der Konzern Verantwortung für die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte und ihre Familien, aber auch für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung rund um die Standorte. Auswirkungen der Geschäftstätigkeit positiver Art auf die Gesellschaft begegnet der Volkswagen Konzern mit ineinandergreifenden Strategien und konzernweiten Managementkonzepten. Diese Managementkonzepte sind in Konzernrichtlinien festgehalten.

Ein spezifisches Managementkonzept für Societal Impact befindet sich derzeit noch in der Erarbeitung. Im Folgenden wird jedoch erläutert, welche Strategien und Managementkonzepte die Sub-Themen der sozialen Verantwortung innerhalb der Gesellschaft im Volkswagen Konzern bereits jetzt adressieren.

### Verankerung von Societal Impact

Im Berichtsjahr wurde die strategische Ausrichtung des Themenfelds Societal Impact im Rahmen der regenerate+, in dem die Aktivitäten Corporate Citizenship inkludiert sind, initiiert. Im Berichtsjahr 2024 lag der Fokus zunächst auf der Erarbeitung einer übergeordneten Societal-Impact-Strategie.

In der Vergangenheit wurden die Initiativen der sozialen und gesellschaftlichen Verantwortung (viertes Zielfeld mit der Wirkungsdimension „We@Volkswagen and the world around us") innerhalb der Group People Strategy dargestellt, welche als Basis für die strategische Erweiterung und Verankerung innerhalb der regenerate+ (Dimension Gesellschaft, Themenfeld gesellschaftliche Wirkung/Societal Impact) dient.

Mit der regenerate+ verfolgt der Volkswagen Konzern nicht nur das Ziel, ein sozial verantwortlicher Arbeitgeber für seine Beschäftigten zu sein, sondern auch die soziale Verantwortung innerhalb der Gesellschaft wahrzunehmen. Als aktiver Partner der Gesellschaft strebt der Konzern an, partnerschaftlich, verantwortungsvoll und vertrauensvoll mit lokalen und internationalen Organisationen zusammenzuarbeiten. Ziel ist es, Ressourcen und Kompetenzen zum Wohle der Allgemeinheit einzusetzen, indem Maßnahmen ergriffen werden, die eine faire, inklusive und offene Gesellschaft fördern sowie gesunde und intakte natürliche Ökosysteme unterstützen. Gleichzeitig sollen alle Gemeinschaften gleiche Chancen haben, an einer zukunftsorientierten Wirtschaft teilzunehmen und von nachhaltigen Mobilitätssystemen zu profitieren.

Neben den strategischen Ableitungen des globalen Grundverständnisses wurde ein neues Framework, bestehend aus drei Subthemen, aufgebaut. Dies übt einen potenziellen Einfluss auf den Societal Impact des Volkswagen Konzerns aus.

Das Framework beziehungsweise die Maßnahmen bestehen dabei aus den folgenden Themen:

- Globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten
- Sustainability Impact Fund
- konzernweite Spenden

Durch die Konzern Nachhaltigkeit wird ein gemeinsamer Rahmen entwickelt, der das soziale Engagement des Volkswagen Konzerns erfasst und der es ermöglicht, dass die Maßnahmen einen positiven Beitrag zu Gesellschaft und Umwelt leisten.

Eine detaillierte Beschreibung der regenerate+ erfolgt im Kapitel „Allgemeine Informationen" unter „Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette und Strategie".

### Konzepte zum Management des Societal Impacts

Zur Umsetzung der in den Strategien verankerten Grundsätze und Fokusfelder dienen konzernweite Managementkonzepte. In den folgenden Konzernrichtlinien sind die Konzepte für die gesellschaftliche Verantwortung beschrieben. Die Konzernrichtlinien gelten für sämtliche kontrollierte Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Sie werden mindestens einmal im Jahr vom verantwortlichen Bereich auf Aktualität geprüft und erforderlichenfalls angepasst. Die Konzernrichtlinien sind über das Intranet für diejenigen zugänglich, die für die Umsetzung verantwortlich sind.

Wie zuvor erörtert, besteht aktuell kein Managementkonzept für das Themenfeld Societal Impact. Dieses wird mittelfristig im Rahmen der Kernprozesse des Nachhaltigkeitsmanagements erstellt und soll dabei auch das Management der wesentlichen positiven Auswirkung umfassen. Für die Hauptbestandteile des Frameworks wird jedoch nachfolgend auf die bestehenden Konzernrichtlinien in Bezug auf nachhaltigkeitsrelevante Themen, die Berichterstattung zu Corporate Citizenship und Spenden dargestellt.

Als Bestandteil von Societal Impact ist die Umsetzung und Beschreibung der Corporate-Citizenship-Projekte in einer Konzernrichtlinie geregelt. Diese Konzernrichtlinie zum Nachhaltigkeitsmanagement im Volkswagen Konzern definiert diverse Kernprozesse, um eine effiziente Nachhaltigkeitssteuerung und -berichterstattung des Konzerns zu ermöglichen. Somit wird ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess der Nachhaltigkeitsleistung angestrebt. Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für das Thema Nachhaltigkeitsmanagement trägt der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG, während die operative Umsetzung der Richtlinie und des Managementsystems durch den Bereich Konzern Nachhaltigkeit erfolgt. Im Rahmen des Prozesses zur Nachhaltigkeitsberichterstattung wird dabei ebenfalls die Berichtspflicht des lokalen Engagements in Form von Corporate-Citizenship-Projekten durch die jeweiligen Marken und Produktionsstandorte festgelegt. Eine detaillierte Beschreibung des Konzernnachhaltigkeitsmanagements und der damit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten erfolgt im Kapitel „Allgemeine Informationen" unter „Nachhaltigkeitsmanagement".

Als Bestandteil von Societal Impact ist die Gewährung von Spenden und Sponsorings ebenfalls in einer Konzernrichtlinie geregelt. Diese Konzernrichtlinie hat das Ziel sicherzustellen, dass Spenden und Sponsorings im Rahmen der anwendbaren rechtlichen Bestimmungen sowie den Integritätsstandards des Unternehmens erfolgen. Zu diesem Zweck beschreibt die Regelung die Vorgaben sowie die zugrundeliegenden Prozesse und Vorgehensweisen für die Veranlassung, Prüfung und Genehmigung von Spenden und Sponsorings unter Berücksichtigung der jeweiligen Genehmigungsgrenzen und Verantwortlichkeiten. Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für das Thema Spenden, Sponsorings und Markenbotschaftervereinbarungen trägt der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG, während die operative Umsetzung der Richtlinie und des Managementsystems durch den Bereich Konzern Kommunikation – Steuerung und Events erfolgt.

## MAßNAHMEN: SOCIETAL IMPACT UND CORPORATE CITIZENSHIP

Im Verständnis des Volkswagen Konzerns bezieht sich der Begriff Societal Impact oder gesellschaftliche Wirkung auf die Auswirkungen, die durch Projekte oder Investitionen in der Gesellschaft hervorgerufen werden können. In diesem Themenfeld wurde mit der strategischen Arbeit im Berichtsjahr begonnen. Daher können noch keine Maßnahmen zur Messung und Quantifizierung der Auswirkungen durchgeführt werden. Jedoch werden nachfolgend die Maßnahmen im Bereich Corporate Citizenship beschrieben, die eine positive Auswirkung auf lokale Gemeinschaften und die lokale Umwelt haben.

### Globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten

Gezielte und lokale Initiativen rund um die Produktionsstandorte zielen darauf ab, mittel- und langfristige positive Veränderung in der Gesellschaft zu bewirken. Diese Maßnahmen und Projekte werden in verschiedenen Bereichen wie Gesundheit, Bildung, Umwelt, soziale Gerechtigkeit und wirtschaftliche Entwicklung umgesetzt und zahlen auf die vier Dimensionen der regenerate+ ein. Sie umfassen eine Reihe von Aktivitäten, die von der Bereitstellung von Ressourcen bis hin zur Durchführung von Programmen und der Implementierung von

Technologie durch den Volkswagen Konzern oder dessen Einheiten reichen. Das Projektmanagement hierfür erfolgt vor Ort und liegt in der Verantwortung der jeweils zuständigen Einheiten. Seit 2024 fragt der Volkswagen Konzern jährlich die Projekte durch einen Fragebogen in den einzelnen Marken und Regionen ab, bei dem ein standardisierter Fragenkatalog ausgefüllt werden muss[11]. Dabei werden laufende Projekte gesammelt, welche sich innerhalb des Berichtsjahrs in der Durchführung befanden. Für die Kennzahl Globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten werden alle einzelnen Marken und Regionen des Volkswagen Konzerns berücksichtigt, die im Berichtsjahr hier relevante Projekte durchgeführt haben und diese dementsprechend melden.

Im Berichtsjahr wurden über 200 globale Projekte als lokale Engagements an den Standorten des Volkswagen Konzerns weltweit gemeldet. Rund 69 % der Projekte haben eine potenzielle positive Auswirkung auf die Community oder Region unmittelbar am Standort, wie zum Beispiel Wolfsburg, Ingolstadt/Deutschland, Bologna/Italien, Verona/Italien, Aurangabad/Indien, Chattanooga/USA, Puebla/Mexiko, Guanajuato/Mexiko oder Polkowice/Polen. Zusätzlich haben rund 25 % der Projekte eine potenzielle positive Auswirkung auf nationaler Ebene (zum Beispiel innerhalb China, Frankreich, Spanien oder Tschechien) und rund 4 % sogar auf internationaler Ebene.

Die über 200 globalen Projekte tragen übergeordnet zu einer oder mehreren Wirkungskategorien der regenerate+ bei und sollen positive Auswirkungen auf die Gesellschaft und Umwelt fördern. Der Schwerpunkt des Outcomes liegt dabei auf den gesellschaftlichen Wirkungskategorien „Stärkung lokaler Gemeinschaften und Resilienz" sowie „Armutsbekämpfung und soziale Sicherheit". Darüber hinaus sollen die Projekte auch positive Effekte auf die eigenen Beschäftigten (zum Beispiel in den Bereichen „Bildung und Wissensvermittlung", „Gesundheit und Wohlbefinden" oder „Geschlechtergleichstellung und Inklusion") sowie auf die Natur (zum Beispiel in den Kategorien „Gesunde Ökosysteme und Biodiversität" oder „Reduktion des Klimawandels") ausüben.

### Sustainability Impact Fund

Im Berichtsjahr hat der Volkswagen Konzern einen Sustainability Impact Fund initiiert, um positive Auswirkungen auf lokale Gemeinschaften und die lokale Umwelt zu erzielen, indem er interne Projekte an den Produktionsstandorten unterstützt, die ökologische, soziale und wirtschaftliche Nachhaltigkeit fördern. Der Sustainability Impact Fund kann sowohl positive ökologische Effekte, wie die Optimierung von Energie- und Wasserverbrauch, verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien, Gebäudedämmung und nachhaltige Mobilität, als auch soziale Vorteile, wie lokale Recycling-Programme und Partnerschaften mit NGOs, fördern. Diese Maßnahmen stärken den sozialen Zusammenhalt und verringern soziale Ungleichheiten.

Der Sustainability Impact Fund wird im Jahr 2025 operationalisiert und soll weltweit Vorhaben und Maßnahmen des Volkswagen Konzerns unterstützen, die einen Beitrag zur Erreichung der beschlossenen Nachhaltigkeitsziele des Konzerns liefern. Thematisch muss eine der Dimensionen Natur, Unsere Belegschaft, Gesellschaft und Business abgedeckt sein. Somit kann ab 2025 der genaue Outcome anhand der unterstützten Projekte detaillierter abgeleitet werden.

### Konzernweite Spenden

Eine Spende ist eine freiwillige Zuwendung für einen wissenschaftlichen, gemeinnützigen, kulturellen, politischen oder religiösen Zweck ohne Gegenleistung des Empfängers. Spenden können positive Effekte fördern, wie zum Beispiel in den Bereichen Unterstützung bei der Lösung gesellschaftlicher Probleme, Unterstützung bei humanitären Krisen, Reduktion von negativen Umweltauswirkungen oder die Stärkung der Resilienz von Gemeinschaften. Für die Kennzahl Konzernweite Spenden werden alle berichtspflichtigen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns berücksichtigt, die im Berichtsjahr Spenden getätigt haben. Die Meldung der Spendensummen analog der Konzernrichtlinie passiert dabei zentral über das Finanztool.

[11] In den vergangenen Jahren wurde die Methodik zur Erhebung der globalen Projekte angepasst. Im Berichtsjahr 2024 wurde ein standardisierter Fragebogen erarbeitet, welcher den direkten Bezug zur Konzernnachhaltigkeitsstrategie, den Scope des Projekts und auch den eingesetzten Input sowie erreichten Output erfasst. Hier können neben vorgegebenen Messgrößen auch projektspezifische Indikatoren angegeben werden. Zusätzlich wird durch die verantwortliche Person auch ein Matching zu den Sustainable Development Goals (SDGs) sowie eine subjektive Einschätzung der Auswirkung des Projekts vorgenommen.

Der Volkswagen Konzern hat im Jahr 2024 insgesamt 61,37 Mio. € gespendet[12]. Hierzu zählen auch Großspenden im Rahmen der humanitären Nothilfe, die unmittelbar entschieden und geleistet wurden. Spenden werden dabei jährlich getätigt. Im Jahr 2023, und somit vor der Änderung des Scopes, hat die Volkswagen AG insgesamt 27,69 Mio. € für diese Art an Projekte gespendet.

### ZIELE: SOCIETAL IMPACT UND CORPORATE CITIZENSHIP

Die Ziele im Bereich Societal Impact werden zukünftig auf Grundlage der Konzernnachhaltigkeitsstrategie entwickelt. Die Societal-Impact-Strategie, als Bestandteil der Konzernnachhaltigkeitsstrategie, wurde von den Expertinnen und Experten des Konzern-Fachbereichs Nachhaltigkeit mit Beteiligung weiterer Konzern-Fachbereiche und den Fach- und Nachhaltigkeitsabteilungen der Marken durch den Konzern-Vorstand verabschiedet.

Gegenwärtig gibt es in Bezug auf Societal Impact inklusive der darunter liegenden Themen globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten und konzernweite Spenden keine steuerungsrelevanten Ziele. Für den Sustainability Impact Fund wurden gestaffelte Ziele erarbeitet. Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel festgelegt, bis 2029 jährlich bis zu 20 Mio. € durch den Sustainability Impact Fund bereitzustellen. Im Jahr 2025 sollen Kostenträgerschaften von bis zu 5 Mio. € umgesetzt werden, um nachhaltige Entwicklungen in allen Dimensionen der regenerate+ zu fördern.

Die Erarbeitung dieser strategischen (Zwischen-)Ziele sowie die Weiterentwicklung hin zu der Messung der Auswirkung, und somit auch die Wirksamkeit der Strategien und Maßnahmen in Bezug auf die wesentliche nachhaltigkeitsbezogene Auswirkung, sind für den mittelfristigen Zeithorizont angesetzt.

[12] In Bezug auf die Spendensumme wurde der Scope auf den Konzern ausgeweitet, so dass dieser nun zentral über die Anforderung der finanziellen Kennzahlen in den konsolidierten Gesellschaften abgefragt wird.

# Kundinnen und Kunden

Der Schutz von Verkehrsteilnehmenden sowie die Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden steht für den Volkswagen Konzern im Fokus.

## WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

### Auswirkungen im Bereich persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden

Der Volkswagen Konzern hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung in der nachgelagerten Wertschöpfungskette auf Kundinnen und Kunden im Bereich der persönlichen Sicherheit identifiziert. Diese steht unter anderem im Zusammenhang mit Gesundheitsschutz in Fahrzeugen. Im Folgenden werden unter der verwendeten Bezeichnung Kundinnen und Kunden, Konsumenten und (End)nutzer im Sinne der ESRS zusammengefasst. Zu den betrachteten Arten von Kundinnen und Kunden zählen Fahrzeugführende und -insassen. Des Weiteren steht der Schutz von verletzlichen Verkehrsteilnehmenden (zum Beispiel Radfahrern, Fußgängern) und weiteren möglichen Unfallbeteiligten im Fokus. Aktive und passive Sicherheitssysteme leisten einen positiven Beitrag dazu, die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten infolge von Verkehrsunfällen zu reduzieren. Die Dauer der potenziellen positiven Auswirkung wird als langfristig eingeordnet.

Außerdem hat die Wesentlichkeitsanalyse im Themenfeld Produktsicherheit eine tatsächliche und potenzielle negative Auswirkung in Form von individuellen Vorfällen in der nachgelagerten Wertschöpfungskette ergeben. Die Teilnahme am Straßenverkehr beinhaltet für Nutzer von Fahrzeugen aller Hersteller die Möglichkeit, dass es zu Unfällen kommen kann. Dadurch könnten Fahrzeugführende und Insassen eine negative Auswirkung auf ihre Gesundheit erleiden. Der Volkswagen Konzern ist sich seiner Verantwortung bewusst und arbeitet stetig daran, zur Vermeidung von Unfällen und zur Verringerung der Unfallfolgen beizutragen. Bei der Bewertung der Auswirkungen werden diverse Nutzer- und Insassengruppen betrachtet. Dabei wird untersucht, ob besondere Anforderungen an bestimmte Benutzergruppen vorliegen und ob diese Beachtung finden müssen. Mit der zunehmenden Relevanz von Software und Konnektivität in Fahrzeugen steigt auch die abstrakte Gefahr eines unbefugten Zugriffs, mit möglichen Auswirkungen auf die Sicherheit des Fahrzeuges und damit auch für die verbundenen Rechtsgüter von Kundinnen und Kunden. Die potenzielle Auswirkung wird als langfristig wirkend eingeschätzt.

### Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Fahrzeugsicherheit im Rahmen der Sicherheitsstrategie verankert. So steht die Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden weltweit im Fokus. Ein dazu eingerichteter Arbeitskreis Sicherheitssystem (AKS) koordiniert markenübergreifend die Sicherheitsthemen im Volkswagen Konzern und legt die Anforderungen fest.

Der Volkswagen Konzern reagiert auf den Einfluss seiner in der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette im Bereich Kundinnen und Kunden mit folgenden Maßnahmen:

Die positive Auswirkung auf Kundinnen und Kunden im Bereich Persönliche Sicherheit soll durch interne Sicherheitsvorgaben und die Implementierung von Sicherheitstechnologien gestärkt werden.
Im AKS wird die Sicherheitsstrategie erarbeitet und dem Konzern Vorstandsausschuss Technologie zur Freigabe vorgelegt. Die Sicherheit der inverkehrgebrachten Produkte ist Gegenstand der Arbeit des Ausschusses Produktsicherheit (APS). Über die konzernweit umzusetzenden Richtlinie Produktsicherheit- und -konformität wird die Einrichtung eines APS bei den verantwortlichen Herstellern vorgegeben und ebenso auch die Verpflichtung, dass der APS bei sicherheitsrelevanten Vorgängen einzuschalten ist.

Eine ausführliche Darstellung und Erläuterung der Maßnahmen in diesem Handlungsbereich erfolgen unter „Maßnahmen: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden".

## MANAGEMENTKONZEPTE: PERSÖNLICHE SICHERHEIT VON KUNDINNEN UND KUNDEN

Um die Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen mit ihren Fahrzeugen kontinuierlich zu reduzieren, hat der Volkswagen Konzern unterschiedliche ineinandergreifende Managementsysteme aufgesetzt, die ein konzernweites Governance-Konzept für Fahrzeugsicherheit darstellen. Dieses Konzept bildet die Grundlage für ein hohes Maß an Produktqualität und die Einhaltung von unter anderem gesetzlichen und behördlichen Vorschriften, internen Sicherheitsvorgaben sowie Verbraucherschutzanforderungen.

Hierzu zählt unter anderem die kontinuierliche Ausrichtung an hohen Sicherheitsstandards für die mechanischen, mechatronischen und elektronischen Systeme sowie die funktionale Sicherheit der Fahrzeuge. Daran anknüpfend sind eine Reihe von Managementsystemen über Konzernrichtlinien vorgegeben, die diese Sicherheitsstandards, geltende Normen sowie den Stand der Technik systematisch in Design, Entwicklung, Fertigung und Prüfung von Fahrzeugen in den Markengesellschaften verankern. Hierbei sind stets alle drei Level, gesetzliche Vorgaben, interne Sicherheitsvorgaben und Verbraucherschutzstandards adressiert. Dieses Kapitel stellt die Sicherheitsstrategie und Konzernrichtlinien vor.

### Sicherheitsstrategie

Um die existierenden Systeme für Fahrzeugsicherheit noch stärker im strategischen Konzept des Volkswagen Konzerns zu verankern, gibt es eine konzernweite Sicherheitsstrategie, die vom Vorstand verabschiedet wurde.

Das Zielbild der Sicherheitsstrategie ist es, einen Beitrag für die Verkehrssicherheit weltweit zu leisten. Damit einher geht die Reduzierung von Schwerverletzten und Getöteten bei Unfällen mit Fahrzeugen der Marken des Volkswagen Konzerns. Zur Unfallverhütung (aktive Sicherheit) und zur Minderung von Unfallfolgen (passive/integrale Sicherheit) werden relevante aktuelle Sicherheitsthemen erarbeitet und entwickelt.

Die Sicherheitsstrategie zielt darauf ab, auf ein hohes Schutzniveau für Kundinnen und Kunden sowie weitere Unfallbeteiligte hinzuwirken. Dies wird durch die Anwendung moderner Technik erreicht. Dadurch wird dazu beigetragen, dass Verbraucherschutzanforderungen sowie interne und externe Sicherheitsanforderungen und gesetzliche Vorgaben mit dem gebündelten zur Verfügung stehenden Know-how adressiert und konzernübergreifend marktspezifisch umgesetzt werden. Tatsächliche und potenzielle negative Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit der Kundinnen und Kunden können zum Beispiel durch Mängel oder Qualitätsprobleme entstehen. Mit dem Erfüllen der adressierten Sicherheitsanforderungen wirkt der Volkswagen Konzern diesen Auswirkungen entgegen. So soll die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten verringert und damit die tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung erzielt werden.

Über die Sicherheitsentwicklungen in den Marken erfolgt die strategische Ausrichtung anhand der Sicherheitsstrategie. Diese wird unter anderem im Konzerngremium AKS verfolgt.

Ergeben sich Aktualisierungsbedarfe in der Sicherheitsstrategie, werden diese von den Leitungen der Sicherheitsentwicklung aus den Marken geprüft und die Strategie bei Bedarf entsprechend nachgeschärft.

### Konzernrichtlinie Automotive Cyber Security Management System

Um der Gefahr eines unbefugten Zugriffs auf Fahrzeuge und deren digitalen Angebote, entgegenzuwirken, hat der Volkswagen Konzern über die Konzernrichtlinie Automotive Cyber Security Management System (ACSMS) Vorgaben über ein Automotive-Cyber-Security-Managementsystem erarbeitet. Damit wird der potenziellen negativen Auswirkung auf die Gesundheit und Sicherheit der Kundinnen und Kunden in Form von Manipulation

digitaler Systeme entgegengewirkt. Durch gesetzliche Vorgaben, unter anderem aus der Regelung 155 Cybersicherheit und Cybersicherheitsmanagementsystem Sicherheitsregulierung (UN-R 155) der United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), ergeben sich Anforderungen an die Fahrzeug- sowie Softwareentwicklungen, die ebenfalls große Auswirkungen auf die IT-Systeme haben.

Um das Risiko von Cyberangriffen auf Fahrzeuge auch in Zukunft zu steuern und um angemessen reagieren zu können, optimiert der Volkswagen Konzern die Automotive-Cyber-Security-Managementsysteme fortlaufend in allen Konzernmarken. Es existiert ein markenübergreifender Austausch, der sowohl prozessual als auch produktbezogen stattfindet. Dabei steht vor allem der Schutz der Kundinnen und Kunden im Fokus.

Ziel des ACSMS ist außerdem die Stärkung der automobilen Cybersicherheit über den Produktlebenszyklus eines Fahrzeugs und dessen digitalen Ökosystems. Mit der zunehmenden Digitalisierung des Fahrzeuges, Konnektivität und Share Mobility weist das Thema Cyber Security auch zunehmend einen Bezug zur Gesundheit und Sicherheit der Kundinnen und Kunden.

Das ACSMS legt in Form von Richtlinien und Kontrollmaßnahmen fest, wie die automobile Cybersicherheit aufgebaut und aufrechterhalten werden soll, um unberechtigten Zugriffen vorzubeugen. Die Wirksamkeit des ACSMS mit einer entsprechenden Zertifizierung wurde jeweils durch die für die Konzernmarken zuständigen Typgenehmigungsbehörden bestätigt. Vorausgegangen war jeweils ein externes Audit, welches die Einhaltung der UNECE-Regulierung UN-R 155 zum Gegenstand hatte. Innerhalb des Gültigkeitszeitraums werden jährliche Überwachungsaudits durchgeführt.

Die Richtlinie ACSMS gilt als Mindestanforderung für sämtliche kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, welche Typgenehmigungen für Fahrzeuge erwirken, Schnittstellen beziehungsweise relevante Prozesse zu Gesellschaften haben, die Typgenehmigungen beantragen und/oder Teile des digitalen Ökosystems für diese Fahrzeuge entwickeln oder betreiben oder Software-Updates für Fahrzeuge bereitstellen und durchführen.

Für die Definition dieses Managementkonzepts ACSMS ist die Leitung Konzern Qualitätsmanagement, Digitalisierung und IT verantwortlich. Die oberste Leitung (Vorstand oder Geschäftsleitung) jeder relevanten Konzerngesellschaft ist für die Umsetzung verantwortlich.

### Konzernrichtlinie Produktsicherheit und -konformität

Die Konzernrichtlinie Produktsicherheit und -konformität spielt insbesondere im Hinblick auf die Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden eine wichtige Rolle. Sie definiert konzernweit einheitliche Standards, um gesetzliche Verpflichtungen und unseren eigenen Anspruch in Bezug auf die Erfüllung der Produktverantwortung für in Verkehr gebrachte Produkte wahrzunehmen: Für Produkte sind die geltenden gesetzlichen und behördlichen Vorschriften sowie sonstige rechtlich verbindliche Standards einzuhalten, für die in Verkehr gebrachten Produkte ein System zur aktiven und passiven Produktbeobachtung vorzuhalten und etwaige Gefahren, die von solchen Produkten ausgehen könnten, im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren abzuwehren.

Die Umsetzung der Konzernrichtlinie Produktsicherheit und -konformität obliegt den Volkswagen Konzerngesellschaften, die als verantwortliche Hersteller Fahrzeuge produzieren beziehungsweise herstellen lassen und in den Verkehr bringen. Im Volkswagen Konzern sind das die Markengesellschaften und Vollfunktionsgesellschaften beziehungsweise Co-Entrepreneure. Diese sind dafür verantwortlich, die Konzernrichtlinie in eigene Regelungen, zum Beispiel Organisationsrichtlinien, und Standards zu überführen und umzusetzen.

Die Verantwortung für die Sicherheit und Konformität der Produkte liegt bei den herstellenden Marken- und Vollfunktionsgesellschaften beziehungsweise Co-Entrepreneuren. Das Leitungsorgan der Markengesellschaft delegiert die Verantwortung zur rechtzeitigen Veranlassung von Maßnahmen, die gegebenenfalls erforderlich sind, um die Sicherheit und Konformität der in Verkehr gebrachten Produkte abzusichern, auf einen bei der Markengesellschaft eingerichteten oder einzurichtenden APS. Das Leitungsorgan oder die Geschäftsführung einer Vollfunktionsgesellschaft beziehungsweise des Co-Entrepreneurs delegiert diese Aufgaben über einen Dienstleistungsvertrag mit der Markenobergesellschaft seiner Marke auf den APS der entsprechenden Markengesellschaft.

### Bekenntnis zu Menschenrechten

Die Achtung von Menschenrechten ist für den Volkswagen Konzern ein zentrales Anliegen. Wir sind der Überzeugung, dass nachhaltiges Wirtschaften nur durch ethisches und integres Handeln möglich ist. Im Rahmen unserer unternehmerischen Tätigkeit bekennen wir uns umfassend zu unserer Menschenrechtsverantwortung. Eine detaillierte Beschreibung der Menschenrechtsbekenntnisse erfolgt im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte" unter „Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte". Der Austausch mit Betroffenen findet über das Hinweisgebersystem und die Einleitung von Abhilfemaßnahmen statt. Eine detaillierte Beschreibung dessen erfolgt im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung" unter „Hinweisgebersystem".

## VERFAHREN: EINBEZIEHUNG VON KUNDINNEN UND KUNDEN

### Berücksichtigung von Aktivitäten der Verbraucherschutzorganisationen

Um die Interessen, Erfahrungen oder Perspektiven der Nutzer seiner Fahrzeuge kennenzulernen und zu berücksichtigen, arbeitet der Volkswagen Konzern auf Markenebene mit unterschiedlichen nationalen und internationalen Verbraucherschutzorganisationen als glaubwürdige Stellvertretende der Fahrzeugnutzerinnen und -nutzer zusammen. Die übergreifende Organisation zur Zusammenarbeit mit Verbraucherschutzbehörden und Industrievereinigungen zum Thema Sicherheit übernimmt der AKS. Die Kooperation findet zum Beispiel mit dem Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), dem China Insurance Safety Index und den jeweiligen Landes- und Regionalverbänden des New Car Assessment Programs (NCAP) statt.

Für die Marke VW PKW ist beispielsweise geregelt, dass Kontaktpersonen oder Verbindungsbüros mit entsprechenden Ansprechpersonen für die Verbraucherschutzorganisationen implementiert sind. Die Verantwortung liegt bei dem oder der Global-Safety-Affairs-Verantwortlichen der Hauptabteilung Entwicklung Sicherheitssystem der Volkswagen AG. Die Erarbeitung resultierender Anforderungen erfolgt im Austausch aller Konzernmarken über den AKS. So wird darauf hingewirkt, dass alle vorhandenen Informationen im Volkswagen Konzern bekannt sind. Neuerungen beziehungsweise Änderungen im Ratingverfahren werden im AKS erarbeitet und berichtet.

Die jeweiligen NCAPs veröffentlichen im Zuge der kontinuierlichen Anpassung ihrer Standards regelmäßige Aktualisierungen in Form von sogenannten Roadmaps. Die Updates werden über Industriemeetings, Veröffentlichungen auf Homepages oder Mitteilungen über E-Mails kommuniziert. Der Austausch und die Treffen mit den Verbraucherschutzorganisationen finden themen- und projektbezogen statt. Die Regelmäßigkeit ist dabei abhängig von der Roadmap des jeweiligen NCAPs. Die Informationen und Anforderungen der NCAPs sind Bestandteil der Sicherheitsstrategie und finden Anwendung in der Produktentwicklung. Diese Prozesse werden unter „Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle" beschrieben.

Die Wirksamkeit der Zusammenarbeit ist durch den Erhalt der Fahrzeugbewertungen durch Verbraucherschutzorganisationen, zum Beispiel der NCAP-Sternebewertung, nachweisbar.

### Zusammenarbeit im Rahmen der Abhilfeprozesse

Zwei weitere Austauschformate mit Kundinnen und Kunden, die von einem sicherheitsrelevanten Sachverhalt oder einer Cyber-Security-Lücke betroffen sind, existieren im Rahmen der passiven Produktbeobachtung und im notwendigen Falle durch Sachverhaltsaufklärung und Maßnahmenumsetzung. Der Abhilfeprozess einschließlich Austauschformate für beide Prozesse wird unter „Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle" beschrieben.

## VERFAHREN: ABHILFEPROZESSE UND MELDEKANÄLE

### Abhilfeprozess für sicherheitsrelevante Sachverhalte

Ergeben sich aus der passiven oder aktiven Produktbeobachtung Hinweise auf einen sicherheitsrelevanter Sachverhalt, so wird dieser in den Fachbereichen (zum Beispiel Technische Entwicklung, Produktion) analysiert. Dabei werden Aspekte wie die Häufigkeit des Auftretens, die Schadensursache, die Bauteilbetroffenheit und die Betroffenheit anderer Modelle im Konzern berücksichtigt.

Bestätigt sich die Sicherheitsrelevanz, ist nach den im Konzern geltenden Vorgaben der APS einzuschalten, der über die erforderlichen und zweckmäßigen Maßnahmen bezüglich der Sicherheit und Konformität der in Verkehr gebrachten Produkte entscheidet. Dabei kann es sich beispielsweise um die Entscheidung zur

Durchführung eines Rückrufs, eine Servicemaßnahme in der Werkstatt, erweiterte Garantieleistungen oder einen Auslieferungsstopp handeln.
Die Umsetzung der im APS entschiedenen Maßnahmen wird durch die Abteilung Produktsicherheit initiiert und koordiniert. Zu den wesentlichen Aufgaben dieser Abteilung gehören die Identifikation der betroffenen Fahrzeuge, die Erstellung und Abstimmung von Arbeitsanleitungen, die Beauftragung der Bevorratung von Ersatzteilen sowie die Festlegung des Starttermins der Maßnahme.

Die operative Verantwortung für die Umsetzung hängt von der Art der entschiedenen Maßnahmen ab. In den meisten Fällen handelt es sich hierbei um Maßnahmen im Feld, die von den Handelsorganisationen und deren Partnerbetrieben umgesetzt werden. Die Betreuung und das Controlling der Umsetzung erfolgen durch die Importeure. Die Effektivität der Umsetzung wird durch die aktive und passive Produktbeobachtung erfasst. Zudem erfolgt ein Monitoring anhand der Umsetzungsquote der Maßnahmen.

Die im APS beschlossenen Aufträge und Maßnahmen sind für alle Bereiche, einschließlich der von einem Vorgang gegebenenfalls betroffenen Gesellschaften, verbindlich. Die Überwachung der fristgerechten Umsetzung der vom APS beschlossenen Aufträge und Maßnahmen erfolgt durch die APS-Geschäftsstelle. Bei Bedarf berichtet die APS-Geschäftsstelle an den APS zum Stand der Abwicklung.

### Austauschformate

Ein Austausch mit Kundinnen und Kunden erfolgt an unterschiedlichen Stellen des Prozesses. Über die passive Produktbeobachtung werden zum Beispiel Kundenbeschwerden beim Fahrzeughändler oder in der Werkstatt, auf Social Media oder in Forenbeiträgen sowie Eingänge über die Kundenhotline und Kundenbetreuung der jeweiligen Marken bei der Sachverhaltsklärung berücksichtigt. Die Verantwortung für die Kommunikation mit den Kundinnen und Kunden liegt während des gesamten Prozesses bei den jeweiligen Fachbereichen, zum Beispiel des After Sales, des Marketings und der Kommunikation.

Ein weiterer Austausch kann bei Umsetzung einer Abhilfemaßnahme im Markt stattfinden. Werden Maßnahmen vom APS entschieden, sind die Importeure zur Umsetzung der Maßnahmen über ihre Partnerbetriebe nach dem Importeursvertrag verpflichtet. Die betroffenen Fahrzeughaltenden werden bei diesem Prozess über die notwendigen Schritte zu Beseitigung der potenziellen Sicherheitsthemen informiert (zum Beispiel über den Postweg oder direkte Ansprache beim Werkstattbesuch). Das kann zum Beispiel den Austausch eines fehlerhaften Bauteils in der Werkstatt umfassen.

## Abhilfeprozess für Cyber-Security-Sachverhalte

Kundinnen und Kunden können sich mit ihren Anliegen aus dem Bereich Cyber Security an die Autohäuser wenden. Die Autohäuser nehmen die Beanstandungen auf und leiten diese im Bedarfsfall über den Importeur an den Hersteller weiter. Auf der Seite des Herstellers sind Prozesse etabliert, die die Beanstandungen an das jeweilige Incident-Management weiterleiten. Sollten dort Abstellmaßnahmen entschieden und eingeleitet werden, greifen für Feldmaßnahmen die beschriebenen Abhilfeprozesse im Rahmen des APS. Bei Änderungen am Produkt greifen die Standardmaßnahmen aus den Entwicklungsprozessen, wie Tests und qualitätssichernde Maßnahmen. Es sind Überprüfungen etabliert, um zu überwachen, inwiefern die Fälle innerhalb der Supportstruktur korrekt bearbeitet worden sind. Anhand dieser Analysen können Anpassungen an den Prozessen und der Supportstruktur durchgeführt werden.

Es sind Awareness-Maßnahmen und Schulungen für Importeure und Autohäuser etabliert, sodass die dortigen Beschäftigten geschult sind, um entsprechend reagieren zu können. Dies geschieht unter anderem anhand von Beispielfällen, mit Hilfe derer die dortigen Beschäftigten das Vorgehen besser nachvollziehen können.

### Austauschformat

Über den eingerichteten Security-Kontakt haben Kundinnen und Kunden sowie Sicherheitsforscherinnen und Sicherheitsforscher (beispielweise Nichtregierungsorganisationen oder Privatpersonen) die Möglichkeit, Verdachtsfälle zu Security-Schwachstellen unter https://www.volkswagen.de/de/mehr/rechtliches/kontakt-cyber-security.html zu melden. Kundinnen und Kunden können darüber hinaus Meldungen über ihre Autohäuser und die Kundensupport-Hotline abgeben. Ein solcher Vorgang wird über die etablierte Supportstruktur an das

jeweilige Incident-Management weitergeleitet, analysiert und entsprechend mit Maßnahmen belegt. Sofern konkrete APS Maßnahmen getroffen werden müssen, werden die betroffenen Fahrzeughalter über die notwendigen Schritte zur Beseitigung der potenziellen Sicherheitsthemen informiert. Das kann zum Beispiel ein Software-Update sein. Das Ziel der Zusammenarbeit ist, Schwachstellen in den Produkten bezüglich Cyber Security frühzeitig zu erkennen und Maßnahmen zuzuleiten, um ein Ausnutzen der Schwachstelle durch Dritte zu vermeiden. Die operative Verantwortung für den Car-Security-Incident-Prozess (CSI) liegt innerhalb der Qualitätssicherung der jeweiligen Marke. Die Kundeninteraktion erfolgt über die zuständigen Abteilungen, zum Beispiel Customer Experience oder After Sales.

### Meldekanäle

Das Hinweisgebersystem kann ebenfalls genutzt werden, um Verstöße gegen Produktsicherheits- und Zulassungsvorschriften zu melden. Sicherheitsrelevante Hinweise werden in die beschriebenen Abhilfeprozesse überführt. Die Verfügbarkeit des Hinweisgebersystems und der Schutz von Hinweisgebenden sind im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“ näher beschrieben.

Für Beschwerden beziehungsweise Rückmeldungen zu Fahrzeugen und Dienstleistungen des Volkswagen Konzerns können sich Kundinnen und Kunden via E-Mail oder Telefonhotline an uns wenden. Die Webseiten der jeweiligen Marken führen Kontaktwege auf, die es Kundinnen und Kunden ermöglichen, ihre Anliegen direkt zu platzieren. Im Rahmen dessen ist jede Marke für die Überprüfung der Wirksamkeit ihrer Kanäle selbst zuständig.

Im Bereich Cyber Security strebt der Volkswagen Konzern an, relevante Security-Schwachstellen zu identifizieren und entsprechend zu bearbeiten. In diesem Zusammenhang nimmt er Hinweise seiner Kundinnen und Kunden sowie Sicherheitsforscherinnen und -forscher entgegen. Sollten Kundinnen und Kunden Hinweise auf eine Security-Schwachstelle in den Produkten entdeckt haben, können sie diese direkt über die Kanäle der jeweiligen Marken kommunizieren. Im Rahmen der in den Marken etablierten Klärungsprozesse wird den Hinweisen dann in den Marken nachgegangen.

- vulnerability@volkswagen.de (Volkswagen PKW und Volkswagen Nutzfahrzeuge)
- vulnerability@audi.de (Audi)
- security@skoda-auto.cz (Škoda)
- vulnerability@seat.es (SEAT)
- security@porsche.de (Porsche)

Die an die Meldekanäle der Marken vorgebrachten sicherheitsrelevanten Beanstandungen der Kundinnen und Kunden werden von den Marken verfolgt und überwacht. Im Rahmen dessen ist jede Marke für die Überprüfung der Wirksamkeit ihrer Kanäle selbst zuständig.

Eine Überprüfung dessen, ob Kundinnen und Kunden die Kundenportale kennen, ihnen trauen und vor Repressalien geschützt sind, findet daher auf Konzernebene nicht statt.

## MAßNAHMEN: PERSÖNLICHE SICHERHEIT VON KUNDINNEN UND KUNDEN

Zusätzlich zu den vorgestellten Richtlinien und der Sicherheitsstrategie ergreift der Volkswagen Konzern Maßnahmen, um dazu beizutragen, dass die Fahrzeuge auf dem aktuellen Stand der Sicherheitstechnik sind, insbesondere in Bezug auf Unfallvermeidung und Unfallfolgenabmilderung. Zu diesen Maßnahmen zählen die Forschungsaktivitäten zur Fahrzeugsicherheit, die Erarbeitung von sicherheitsrelevanten Themen, unter anderem über die Arbeitskreisstruktur des AKS, und die Integration der Inhalte in die Projekte im Verlauf des Produktentwicklungsprozesses (PEP). Durch die Zusammenarbeit mit den regionalen Verbraucherschutzorganisationen verpflichtet sich der Volkswagen Konzern zu Sicherheitsstandards. So wird die tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung auf die Sicherheitsstandards für Fahrzeugsicherheit bewirkt, die durch Unfallvermeidung und Unfallabmilderung Einfluss auf die Gesundheit unserer Kundinnen und Kunden nehmen kann. Im Sinne der ESRS versteht der Volkswagen Konzern diejenigen Maßnahmen, die zur Einhaltung der Sicherheitsvorgaben beitragen, als Maßnahmen, die zur Verhinderung, Milderung und Behebung potenzieller und tatsächlicher negativen Auswirkungen seiner Produkte beitragen. Diejenigen Maßnahmen, die dazu beitragen, Sicherheitsstandards über die gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus umzusetzen, werden als Maßnahmen mit einem positiven Beitrag auf die Fahrzeugsicherheit angesehen. Die Mitarbeit in Verbraucherschutzorganisationen und

die erhöhten internen Sicherheitsvorgaben des Volkswagen Konzerns führen zur Erhöhung der generellen Sicherheitsstandards von Fahrzeugen und können somit zu mehr Verkehrssicherheit beitragen. Der Volkswagen Konzern bewegt sich in Fragen der Fahrzeugsicherheit mindestens auf dem Level geltenden Rechts. Somit gibt es keine internen Prozesse, die mit der Erfüllung dieser Vorgaben in Konflikt stehen.

Da es dennoch zu Sicherheitslücken kommen kann, gibt es eine Reihe an Maßnahmen, die für bereits in Verkehr gebrachte Fahrzeuge greifen und im Fall eines Sicherheitsrisikos zu Abhilfe führen. So wird der potenziellen und tatsächlichen negativen Auswirkung auf die Gesundheit und Sicherheit von Kundinnen und Kunden entgegengewirkt, die durch Sicherheitslücken entsteht und entstehen können. Im Fall von Cyber-Security-Themen besteht die Möglichkeit zur Zusammenarbeit mit Kundinnen und Kunden sowie Sicherheitsforscherinnen und -forschern, die potenzielle Sicherheitslücken melden können. Diese werden innerhalb des CSI-Prozesses bewertet und bei entsprechender Notwendigkeit geschlossen. Als Ergebnis des Lessons-Learned-Prozesses kann die Klärung eines Sachverhaltes neben der Abhilfemaßnahme auch Auswirkungen auf die Strategie, das ACSMS oder die Produktentwicklung haben. Das Incident-Management hat eine Prozessschnittstelle zur Produktentwicklung, worüber Lessons Learned mit Relevanz für die Entwicklung zukünftiger Produkte direkt integriert werden. Der Austausch findet im Kontext der Auswertung anlassbezogen statt. Mittels aktiver und passiver Produktbeobachtung werden bereits in Verkehr gebrachte Fahrzeuge auf zuvor unerkennbare Produktrisiken überwacht. Der APS ist dafür verantwortlich, über für die Sicherheit und Konformität der in Verkehr gebrachten Produkte gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen zu entscheiden. Die APS-Mitglieder informieren ihre jeweiligen Geschäftsbereiche eigenverantwortlich über die Tätigkeit des APS sowie über die aus den Vorgängen gegebenenfalls für den jeweiligen Geschäftsbereich gewonnenen Erkenntnisse (Lessons Learned). Über den Lessons-Learned-Prozess ist ein Rückfluss der gewonnenen Erkenntnisse in die vorgelagerten Prozesse (zum Beispiel Entwicklung neuer Produkte) möglich, sodass der gesamte Prozess kontinuierlich verbessert wird.

Für die Umsetzung und Definition von Maßnahmen im Themenfeld Fahrzeugsicherheit und Cyber Security sind im Volkswagen Konzern das Konzerngremium AKS sowie ACSMS und APS zuständig, die durch ihre personellen Ressourcen kontinuierlich auf die wesentlichen Auswirkungen auf die Kundinnen und Kunden positiven Einfluss nehmen. Teils obliegt die Umsetzung auch den Marken. Es ist geplant, alle beschriebenen Maßnahmen in der Zukunft beizubehalten.

### Maßnahmen im Rahmen der Sicherheitsstrategie

Die folgenden Maßnahmen im Rahmen der Sicherheitsstrategie tragen dazu bei, negative wie positive Auswirkungen auf die Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden im Bereich Produktentwicklung zu steuern. In diesem Kontext findet eine Zusammenarbeit mit unter anderem Verbraucherschutzorganisationen, Lieferanten, Forschungseinrichtungen und weiteren relevanten Stakeholdern in der Fahrzeugsicherheit statt und erfolgt eine Zusammenarbeit von weiteren unternehmensinternen Stakeholdern wie der Technischen Entwicklung, der Qualitätssicherung, dem Rechtswesen, et cetera.

#### Arbeitskreis Sicherheitssystem

Das konzernübergreifende Gremium Arbeitskreis Sicherheitssystem (AKS) befasst sich mit der Koordination und Festlegung von den in der Sicherheitsstrategie festgelegten markenübergreifenden Sicherheitsanforderungen. Das Gremium setzt sich aus Vertretungen der Entwicklung Sicherheitssystem der Marken- sowie Agenda-bezogenen variierenden Teilnehmenden zusammen. Insbesondere befasst sich das Gremium mit folgenden Themen und Aufgaben:

- Definition und Abstimmung der Sicherheitsanforderungen zu allen Themen der integralen Sicherheit (beinhaltet: aktive und passive Sicherheit sowie Pre- und Post-Crash) sowie deren Zuweisung zu thematischen Schnittstellenbereichen und verantwortlichen Organisationseinheiten der Entwicklung in den Marken
- Synchronisierung zu Themen von Verbraucherschutzorganisationen, wie zum Beispiel
- die Positionierung bei neuen Anforderungen oder die Erarbeitung sowie Abstimmung zu neuen Verbraucherschutzanforderungen
- Identifikation und Koordination von Vorentwicklungen, Komponenten- und Funktionsentwicklungen weltweit
- Koordination und Verfolgung von Forschungsaktivitäten zu allen Themen der integralen Sicherheit

Die quartalsweisen Treffen im Jahr und die darüber erarbeiteten Inhalte sind eine zentrale Maßnahme in der Umsetzung der Sicherheitsstrategie. Da es sich um die Erarbeitung von externen und internen Sicherheitsvorgaben sowie Verbraucherschutzvorgaben handelt, wirkt sich diese auf die Fahrzeugsicherheit aus.

Die Bearbeitung aktueller sicherheitsrelevanter Themen erfolgt in den einzelnen themenbezogenen Arbeitskreisen sowie der Querschnitt-Arbeitsgruppe, die sich ebenfalls aus Vertretungen der Produktentwicklung der unterschiedlichen Marken zusammensetzen. Themen können entweder von den Arbeitskreisen proaktiv erarbeitet und in die Agenda des AKS eingebracht werden, oder sie werden vom zentralen Team des AKS beauftragt. Anlässe für die Untersuchung von Themen können zum Beispiel erneute Prüfungen von Rating-relevanten Themen, die Untersuchung der Auswirkung gesetzlicher Änderungen, Tests von neuen Sicherheitstechnologien oder themenbezogene Wettbewerbsanalysen sein. Insgesamt gibt es 19 verschiedene Arbeitskreise und Querschnitt-Arbeitsgruppen, die sich jeweils mit verschiedenen Sicherheitsbereichen, wie zum Beispiel Kindersicherheit, Fußgängerschutz, E-Mobilität oder Airbags, beschäftigen und drei- bis viermal im Jahr zusammenkommen, um diese Themen zu erarbeiten.

### Erfüllung und Umsetzung der Sicherheitsziele

Die Umsetzung der Sicherheitsziele (intern, extern und durch den Verbraucherschutz vorgegeben) integriert sich in den Produktentwicklungsprozess (PEP). Im Rahmen des PEP gibt es Prozesse, um die Ableitung und Erstellung der Sicherheitsziele zu definieren und somit die Sicherheitsstrategie in das Produkt zu überführen. Die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen bei der Entwicklung eines neuen Modells werden unter anderem in Form einer technischen Produktbeschreibung festgeschrieben und zur Umsetzung in den Produkten kommuniziert.

In diesem Kontext ist ein wesentlicher Schritt des PEP die Erstellung einer technischen Produktbeschreibung. Hier wird systematisch erfasst, welche gesetzlichen, internen und Verbraucherschutzziele erfüllt werden sollen. In dem Dokument wird entsprechend der zu erfüllenden Anforderungen festgelegt, welche aktiven und passiven Sicherheitstechnologien in einem Modell verbaut werden müssen.

Der PEP ist eine Empfehlung des Volkswagen Konzerns, der unter Berücksichtigung der rechtlichen und organisatorischen Besonderheiten der jeweiligen Gesellschaft entsprechend anzupassen und durch Einbindung in das jeweilige Qualitätsmanagementsystem umzusetzen ist.

### Konzernunfallforschung

Die Konzernunfallforschung hat genau wie die Hauptabteilung Entwicklung Sicherheitssystem das Leitbild eines Verkehrssystems ohne Schwerverletzte oder Getötete in den Grenzen der technischen Machbarkeit. Forschungsthemen, die diesem Leitbild zuträglich sind, werden bearbeitet.

Aktiv wird dazu an unterschiedlichen Themen geforscht. Zu nennen sind die Themen der Sicherheit für Menschengruppen mit unterschiedlichen Eigenschaften (beispielsweise Sicherheit verschiedener Gewichtstypen, Größen, diverser Altersspezifika) sowie die Kompatibilität zwischen Unfallgegnern (beispielsweise Fahrzeug gegen Fußgänger, schwerer Sport Utility Vehicle (SUV) gegen leichtes Stadtauto), um bestehende Forschungsergebnisse einordnen und Ableitungen vornehmen zu können.

Die Themen werden aktiv von den Entwicklungsabteilungen der Konzerngesellschaften bei der Konzernunfallforschung angefragt oder proaktiv von der Konzernunfallforschung vorgeschlagen. Oft werden konkrete Fragestellungen zu Themen, die der Sicherheitsentwicklung schon bekannt sind, an die Unfallforschung herangetragen. Diese werden daraufhin entsprechend wissenschaftlicher Standards beantwortet. Die Konzernunfallforschung ist als Konzernstelle markenübergreifend tätig.

### Maßnahme im Rahmen der Konzernrichtlinie Automotive Cyber Security Management System

#### Car-Security-Incident-Prozess

Der CSI-Prozess soll darauf hinwirken, dass die Ursache für einen Fahrzeugsicherheitsvorfall identifiziert, fachlich bewertet und durch die Umsetzung geeigneter Maßnahmen behoben wird. Zu den Grundsätzen unseres Automotive-Cyber-Security-Managementsystems zählt unter anderem, Fahrzeuge und deren digitales Ökosystem über ihren Lebenszyklus auf Cyberbedrohungen hin zu überprüfen und zu überwachen. Weiterhin ist eine adäquate Risikobewertung von Cyber-Security-Risiken aufrechtzuerhalten sowie für die Erkennung von und die Reaktionsfähigkeit auf Cyber-Security-Vorfälle zu sorgen. Diese Grundsätze münden in den in allen Marken wirkenden

CSI-Prozess. Über interne (zum Beispiel technische Entwicklung) und externe Quellen (Internet, Melder), die kontinuierlich betrachtet werden, erlangt das Unternehmen Kenntnis über potenzielle Vorfälle. Der Prozess dient auch als Treiber und Koordinator zwischen den unterstützenden Bereichen, um die Schwachstelle zu analysieren und geeignete Maßnahmen zuzuführen. Risikoabschätzungen werden getroffen sowie Reaktionspläne erstellt und verfolgt. Sollte die Notwendigkeit einer Feldaktion erkannt werden, wird der Vorgang an den zuständigen APS übergeben. Zur Unterstützung der Umsetzung des Prozesses wurden Methoden zur Erkennung, Nachverfolgung und Nachbereitung entwickelt sowie Entscheidungs- und Kontrollgremien etabliert. Der Prozess ist vollständig implementiert und wird durchgängig umgesetzt.

Der Fokus der Maßnahme liegt auf Produkten, die bereits in Verkehr gebracht wurden und gilt für alle Märkte, in denen die Produkte des Volkswagen Konzerns vertrieben werden. Die Ausführung des CSI ist ereignisorientiert bei Vorfällen und Meldungen. Das Monitoring von Schwachstellen hingegen stellt einen kontinuierlichen Prozess dar. Mit diesem Vorgehen soll dazu beigetragen werden, dass möglichst keine Schwachstelle, die Produkte des Volkswagen Konzerns betrifft, unerkannt bleibt.

Unter „Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle“ werden die Prozesse hin zu einer Abhilfemaßnahme in weiterem Detail ausgeführt.

### Maßnahme im Rahmen der Konzernrichtlinie Produktsicherheit und -konformität

Produktbeobachtung

Der Volkswagen Konzern hat ein umfassendes Produktbeobachtungssystem implementiert, das von den zuständigen Organisationseinheiten nach den festgelegten Vorgaben betrieben wird. Diese Maßnahme umfasst sowohl aktive als auch passive Produktbeobachtung, um die Sicherheit und Konformität der in Verkehr gebrachten Produkte zu gewährleisten.

Die aktive Produktbeobachtung beinhaltet die regelmäßige und selbsttätige Erfassung und Auswertung von Daten und Informationen im Zusammenhang mit möglicherweise sicherheitsrelevanten Sachverhalten. Dies erfolgt mit der Durchführung angemessener Prüfmaßnahmen wie Stichproben, der Analyse fahrzeugbezogener Massendaten, dem Monitoring von Fachpresse und Internet, einschließlich Social Media, sowie durch Meldungen von Marktüberwachungsbehörden.

Die passive Produktbeobachtung umfasst die systematische Erfassung möglicherweise sicherheitsrelevanter Sachverhalte, wie zum Beispiel Hinweise auf eine Gefahr für Leib und Leben, Gesundheit oder das Eigentum von Personen, durch Einzelfallmeldungen, Meldungen von Importeuren und Händlern, Kundenreklamationen, Beanstandungen von Behörden sowie Unfallnachrichten.

Das Ziel dieser Maßnahmen ist es, mögliche Sicherheitsrisiken in Verkehr gebrachter Fahrzeuge frühzeitig zu erkennen. Sobald sicherheitsrelevante Sachverhalte vorliegen, werden die erfassten Daten und Informationen unverzüglich einer näheren technischen Analyse sowie gegebenenfalls einer Risikobewertung unterzogen. Auf Basis des ermittelten Sachverhaltes werden Maßnahmen getroffen, die dem Schutz der Personen dienen, die mit dem Produkt in Berührung kommen.

Die Wahrnehmung dieser Produktbeobachtungsverantwortung erfolgt durch eine oder mehrere vom Leitungsorgan der jeweiligen Gesellschaft des Volkswagen Konzerns bestimmte Organisationseinheit(en). Der Umfang der Produktbeobachtung sowie der Umfang der daraus abgeleiteten Maßnahmen richten sich insbesondere nach dem Grad des Gefahrenrisikos. Dabei bedürfen Kraftfahrzeuge und ihre Ersatzteile sowie Zubehör aufgrund ihres erhöhten Gefahrenpotenzials einer intensiveren und umfangreicheren Beobachtung als andere Produkte.

## ZIELE: PERSÖNLICHE SICHERHEIT VON KUNDINNEN UND KUNDEN

In Bezug auf Fahrzeugsicherheit sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt.

Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der diesjährig erstmals durchgeführten doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten positiven und negativen Auswirkungen werden aktuell nicht nachverfolgt.

Gleichwohl tragen die vorgestellten Managementkonzepte und Maßnahmen in Summe dazu bei, einen Beitrag für die Verkehrssicherheit der Kundinnen und Kunden zu leisten. Damit verfolgt der Volkswagen Konzern

sein Zielbild der Sicherheitsstrategie. Zur Ermittlung der Wirksamkeit sind die folgenden Maßnahmen und Prozesse etabliert.

### Produktentwicklung

Die Effektivität und das Ambitionslevel werden durch das Einhalten von internen und externen Sicherheitsvorgaben sowie durch das Verfolgen von Fahrzeugbewertungen durch Verbraucherschutzorganisationen, zum Beispiel der Euro NCAP Sternebewertung, nachverfolgt. Die Technische Produktbeschreibung legt in der Entwicklung eines Modells Zielvorgaben für die Sicherheitsstandards fest. Die Produktentwicklung richtet sich unter anderem nach diesen Zielen aus.

### Konzernunfallforschung

Die Wirksamkeit der Sicherheitstechnologien wird zum einen über eine 24/7-Rufbereitschaft ermittelt, mittels derer in den Bundesländern Niedersachsen und Sachsen-Anhalt Unfälle erhoben werden. Dazu besteht eine enge Kooperation mit den Ministerien für Inneres und Sport der beiden Länder und der jeweiligen nachgeschalteten Landespolizei. Zum einen werden verunfallte Fahrzeuge durch die Unfallforschung genau begutachtet und Sicherheitstechnologien auf ihre Wirksamkeit hin untersucht. Zum anderen werden Unfallforschungsdaten, wie zum Beispiel die Unfallstatistiken unterschiedlicher Länder und Unfalldatenbanken, unter anderem die German In-Depth Accident Study (GIDAS)-Datenbank, gesichtet und ausgewertet. Sowohl positives Feedback, zum Beispiel wenn Maßnahmen den gewünschten Erfolg zeigen, als auch negatives Feedback, in Form von Verbesserungsideen, werden dabei in regelmäßigen Abständen bewertet. Die Ergebnisse werden sowohl in den entsprechenden Abteilungen als auch im AKS und dem speziell eingerichteten Unfallforschungstag kommuniziert.

### Car-Security-Incident-Prozess

Im Rahmen einer Wirksamkeitsprüfung wird abgefragt, ob die Maßnahmen auch bei den relevanten Stellen, wie beispielsweise der technischen Entwicklung, angekommen sind und Eingang in die Fahrzeugproduktion gefunden haben. Im Anschluss an die Abarbeitung eines Vorfalls durchlaufen die CSI-Gremien bedarfsweise einen Lessons-Learned-Prozess, um den CSI-Prozess ebenfalls zu überprüfen.

# Informationen zur Unternehmensführung

Eine nachhaltige, verantwortungsbewusste und transparente Unternehmensführung hat im Volkswagen Konzern hohe Priorität.

## UNTERNEHMENSKULTUR

### WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

#### Auswirkung im Bereich Unternehmenskultur

Im Themengebiet Unternehmenskultur hat der Volkswagen Konzern durch die Wesentlichkeitsanalyse im Geschäftsjahr 2024 eine tatsächliche positive Auswirkung auf den angemessenen Schutz und die Entwicklung seiner Beschäftigten identifiziert. Der Begriff Unternehmenskultur ist im Volkswagen Konzern weiter gefasst als die Definition der ESRS und beinhaltet auch Themen wie beispielsweise Diversität und Mitbestimmung. Diese Aspekte werden unter Sozialinformationen berichtet. Die positive Auswirkung in diesem Kapitel zur Unternehmensführung resultiert aus der Förderung von Integrität, Gleichbehandlung, ethischem Verhalten, verantwortungsvollen Entscheidungsprozessen und die Betonung von Fairness durch die Arbeitnehmervertretung.

#### Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung im Bereich Unternehmenskultur hat Einfluss auf die Strategie und das Geschäftsmodell des Volkswagen Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Unternehmenskultur in der Konzernstrategie und der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verankert. Der Volkswagen Konzern fördert den Einfluss seiner wesentlichen Auswirkung auf Geschäftsmodell und Strategie über verschiedene Maßnahmen im Bereich der Unternehmenskultur. Diesbezüglich liegt der Fokus des Kapitels bei Themen, die sich auf Integrität und Compliance (I&C) beziehen, wie dem Code of Conduct und dem Code-of-Conduct-Training, den Konzerngrundsätzen im Zusammenspiel mit dem Role Model Programme, dem Stimmungsbarometer und ergänzenden Schulungs- und Sensibilisierungsmaßnahmen.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im Bereich Unternehmenskultur erfolgt unter „Maßnahmen: Unternehmenskultur".

### MANAGEMENTKONZEPTE: UNTERNEHMENSKULTUR

#### Code of Conduct und Konzerngrundsätze

Integrität und Compliance stellen die Basis für ein korrektes und werteorientiertes Handeln im Volkswagen Konzern dar. Die Leitlinien dafür sind in den Verhaltensgrundsätzen – dem Code of Conduct – sowie in den Konzerngrundsätzen festgehalten. Der Code of Conduct bildet das ethische und wertebasierte Fundament für integres und regelkonformes Verhalten im Volkswagen Konzern. Als zentrales Element fördert er das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden, bietet Unterstützung bei der Meinungsbildung, vermittelt Ansprechpartner und gilt verbindlich für alle Marken und Gesellschaften des Konzerns. Der Code of Conduct beruht

auf internationalen Übereinkommen und Erklärungen, insbesondere der Internationalen Menschenrechtscharta, den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) sowie dem Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption.

Das gemeinsame Wertefundament für alle Marken und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns bilden die Konzerngrundsätze als Teil des Code of Conduct. Sie bilden die Grundlage der Unternehmenskultur und beschreiben, wofür der Volkswagen Konzern weltweit in allen Marken und Gesellschaften steht: Wir tragen Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft, Wir sind aufrichtig und sprechen an, was nicht in Ordnung ist, Wir wagen Neues, Wir leben Vielfalt, Wir sind stolz auf die Ergebnisse unserer Arbeit, Wir statt Ich, Wir halten Wort. Diese Sätze sind ein Versprechen an die Kundinnen und Kunden, Aktionärinnen und Aktionäre, Geschäftspartner und an die Beschäftigten. Der Code of Conduct und die Konzerngrundsätze sind auf der Website des Volkswagen Konzerns frei zugänglich.

In Zusammenarbeit mit den relevanten Fachbereichen ist der Group Chief Integrity & Compliance Officer für den Inhalt des Code of Conduct verantwortlich. Dieser steht an der Spitze der konzernweiten Integrity & Compliance Organisation, die im Vorstandsressort „Integrität und Recht" liegt. Für die lokale Umsetzung in die Gesamtbelegschaft sind die Marken und Gesellschaften verantwortlich.

Die Group Integrity & Compliance Organisation unterstützt die Konzern- und Markengesellschaften, ihre Geschäftsaktivitäten regelkonform durchzuführen und Gesetze sowie interne Vorgaben einzuhalten. Zu ihren Arbeitsschwerpunkten zählen unter anderem Anti-Korruption und Verhinderung von Veruntreuung, Betrug- und Geldwäscheprävention. Ausgangspunkt ist die interne Compliance-Risikobewertung (Internal Compliance Risk Assessment, ICRA).

### Interne Compliance-Risikobewertung und Minimum Standards for Integrity and Compliance-Training and Communication

Im Rahmen der operativen Umsetzung von Integrität und Compliance werden unter anderem über die interne Compliance-Risikobewertung mögliche Risiken im Konzern ermittelt (exklusive des Porsche AG Konzerns wegen eigenständiger Compliance-Risikoanalyse) und entsprechende Arbeitsschwerpunkte festgelegt. Den kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden dabei Risikoprofile, untergliedert in niedrig, mittel und hoch, sowie Maßnahmenpakete zugewiesen, zu denen auch Trainings- und Kommunikationsanforderungen zählen. Auf Basis dessen sind beispielsweise Sensibilisierungs- und Trainingsmaßnahmen für Beschäftigte des Konzerns umzusetzen, um integres Verhalten im Geschäftsalltag zu fördern, verantwortungsvoll zu handeln und Fehlverhalten zu vermeiden. Nach diesem risikobasierten Ansatz werden Beschäftigte, Mitglieder des Managements und relevante Interessengruppen regelmäßig zu Integritäts- und Compliance-Themen, Verfahren und Verhaltensregeln in ihrem Tätigkeitsbereich geschult. Zudem werden im Rahmen eines Monitoring- und Verbesserungsprozesses Überprüfungen zur Wirksamkeit der I&C-Maßnahmen von Auditoren durchgeführt. Darüber hinaus wird das Integritäts- und Compliance-Management-System (ICMS) kontinuierlich optimiert.

Der Porsche AG Konzern führt in den Hauptabteilungen eigenständig eine interne Compliance-Risikobewertung zur Identifizierung von Risikopotenzialen, Festlegung von Arbeitsschwerpunkten und Ableitung von Präventionsmaßnahmen durch.

Die Minimum Standards bieten in Ergänzung zu den ICRA-Maßnahmenpaketen eine Konkretisierung für die Gestaltung und Durchführung von I&C-Schulungen und werden zentral von Group Integrity & Compliance bereitgestellt. Sie sollen innerhalb der Marken und Gesellschaften Orientierung über die Schulungsthemen, deren Zielgruppen sowie die Mindestinhalte geben. Diese konzernweiten Minimum Standards gewährleisten ein definiertes Maß an Homogenität in den konzernweiten I&C-Schulungen. Die Entwicklung eines effektiven Schulungsprogramms sowie die Organisation und Durchführung von Schulungen, wie dem Code-of-Conduct-Training, liegen unter Berücksichtigung der Minimum Standards in der Verantwortung der jeweiligen Marken und Gesellschaften.

Das Code-of-Conduct-Training richtet sich an alle Beschäftigten in den kontrollierten Gesellschaften, einschließlich der Unternehmensleitung. Für Beschäftigte im indirekten Bereich (Angestellte und Management in Voll- und Teilzeit) ist das Training alle drei Jahre zu wiederholen. Die Teilnahme wird systemseitig erfasst. Praktikanten, Werkstudierende und Doktoranden sind beispielsweise ausgenommen.

Zum Abschluss des Geschäftsjahres 2024 verfügten 261.707 Beschäftigte über eine gültige Qualifizierung zum Code of Conduct. Dies entspricht 97 % der zu qualifizierenden aktiven Belegschaft. Zahlen der Scania AB sind für die Berichterstattung 2024 nicht enthalten, da sie derzeit ihr Nachverfolgungssystem aktualisieren. Im Geschäftsjahr 2024 absolvierten 19.324 Beschäftigte der Porsche AG (dies entspricht 95,1% der relevanten Porsche AG Beschäftigten) das digitale Lernmodul „Verhaltensgrundsätze". Das Lernmodul stellt die gleichnamige Leitlinie vor und informiert über das Hinweisgebersystem sowie die Kontaktdaten des Compliance Helpdesks. Auch die Inhalte der Konzernrichtlinie Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption sowie Menschenrechte sind Gegenstand der Schulung.

Die Beschäftigten des produktionsnahen sogenannten direkten Bereichs werden alle vier Jahre entsprechend unterwiesen. Das Training bildet die Grundsätze der Code-of-Conduct-Broschüre ab und beinhaltet unter anderem Themen wie Umwelt-Compliance, Produkt-Compliance sowie das Korruptionsverbot. Die Inhalte werden regelmäßig aktualisiert. Anlassbezogen und mindestens einmal jährlich wird die konzernweite Umsetzung der verpflichtenden Schulungsmaßnahmen zum Code of Conduct in den Konzernvorstand berichtet.

## MAßNAHMEN: UNTERNEHMENSKULTUR

### Code-of-Conduct-Training

Mit dem Code-of-Conduct-Training werden Beschäftigte des Volkswagen Konzerns zu den Themen integres und regelkonformes Verhalten, Korruptionsverbot und im Schwerpunkt Korruptionsprävention geschult. Eine detaillierte Beschreibung des Code of Conduct-Trainings erfolgt unter „Managementkonzepte: Unternehmenskultur".

Beschäftigte ab dem Oberen Managementkreis werden zweijährig zum Code of Conduct zertifiziert, mit dem Ziel, ihre Vorbildfunktion zu erkennen, ihre Beschäftigten entsprechend zu sensibilisieren und ihnen die Auffindung relevanter Informationen im Code of Conduct zu erleichtern. Teil der Zertifizierung ist auch, dass die Teilnehmenden die arbeitsvertragliche Meldepflicht bei Schweren Regelverstößen kennen und eventuelle Interessenkonflikte offenlegen.

### Code-of-Conduct-Broschüre

Die Code-of-Conduct-Broschüre dient der Kommunikation des Code of Conduct an alle Beschäftigten und externe Stakeholder. Sie zielt darauf ab, das Verständnis des Code of Conduct im Volkswagen Konzern zu gewährleisten.

Alle Beschäftigten erhalten die Broschüre bei der Einstellung. Zudem ist sie intern und extern jederzeit online verfügbar. Das Dokument ist konzernweit publiziert und wird regelmäßig aktualisiert und von entsprechenden Kommunikationskampagnen begleitet. Im Berichtsjahr wurde ein aktualisierter Code of Conduct 3.0 grundsätzlich konzernweit veröffentlicht. Im Oktober 2024 erfolgte eine Aktualisierung des Code of Conduct 3.1 in Bezug auf die Meldekanäle des Hinweisgebersystems.

### Role Model Programme

Ein wichtiger Teil des Selbstverständnisses des Volkswagen Konzerns ist es, Führungskräfte darin zu fördern und dazu zu befähigen, zu einer gelungenen Transformation beizutragen und ein Vorbild zu sein. Führungskräfte, die mit gutem Beispiel vorangehen, motivieren und Mut geben für Veränderungen geben, unterstützen die Wirksamkeit ihrer Teams und schaffen Vertrauen. Das sind Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Das Role Model Programme unterstützt Führungskräfte darin, diese Faktoren zu stärken.

Durch übersichtliche Team Aktivitäten in einer Toolbox erhalten Führungskräfte Anregungen und Anleitungen, die einfach und ohne zusätzliches Budget umsetzbar und gut in den Arbeitsalltag integrierbar sind. Bei allen Aktivitäten geht es darum, Führung lebendig zu gestalten, Distanzen zwischen Hierarchieebenen abzubauen, Innovationen zu fördern und das Vertrauen und den Austausch untereinander zu stärken. Die in der Toolbox enthaltenen Methoden und Anleitungen sind dabei den sieben Konzerngrundsätzen zugeordnet. Neben den zentral vorgeschlagenen Methoden und Anleitungen haben die Führungskräfte die Möglichkeit, eigene Methoden und Tools zu entwickeln und mittels sogenannter „Wild Cards" als Maßnahmen im Programm durchzuführen.

Der verbindliche Rahmen mit Mindestanforderungen für Führungskräfte unterstützt die Umsetzung dieses Programms zur Verbesserung der Unternehmenskultur. Das Role Model Programme wird jährlich und konzernweit durchgeführt. Zielgruppe sind alle Beschäftigten mit Führungs- und Teamleitungsaufgaben im Konzern.

### Stimmungsbarometer

Die konzernweite Beschäftigtenbefragung Stimmungsbarometer bot den Beschäftigten die Möglichkeit, ihre Meinung, Einschätzung und Kritik zu äußern. Dadurch wurde jährlich die Stimmung im Konzern sowie zusätzlich die interne Arbeitgeberattraktivität im Volkswagen Konzern gemessen. Von besonderem Interesse ist die Meinung der Beschäftigten zu den Themen Integrität und Zusammenarbeit. Führungskräfte werden über die Ergebnisse des Stimmungsbarometers und somit über Verbesserungspotenziale in ihren Bereichen informiert. Sie sind im Anschluss aufgefordert, Maßnahmen zur weiteren Verbesserung einzuleiten. In definierten Prozessen unterstützt das Konzernteam Stimmungsbarometer die Führungskräfte mit Hilfe von verschiedenen Tools, wie dem Methodenkoffer. Der Fortschritt der Maßnahmen wird regelmäßig in den Teams besprochen sowie zusätzlich in einem Topdown-Ansatz überprüft, von der obersten bis zur untersten Führungsebene, mit dem Ziel, eine nachhaltige Umsetzung der von den Organisationseinheiten abgeleiteten Maßnahmen sicherzustellen.

Im Jahr 2023 haben 129 Gesellschaften in 48 Ländern des Konzerns am Stimmungsbarometer teilgenommen, dies entspricht einer Abdeckung von 86 % der Gesamtbelegschaft einschließlich der chinesischen Joint Ventures. Von den 588.072 Beschäftigten in den teilnehmenden Gesellschaften beteiligten sich 464.749, das entspricht 79 %. Der Stimmungsindex, der sich aus 22 Fragen errechnet, ist die Hauptkenngröße des Stimmungsbarometers. Er wird aus der Summe aller diesbezüglich abgegebenen Antworten der Befragung gewonnen und lag 2023 im Volkswagen Konzern bei 82,5 von 100 möglichen Indexpunkten, in der Volkswagen AG bei 75,8 Indexpunkten.

Im Jahr 2024 wurde das Stimmungsbarometer zwecks Überarbeitung für den Konzern ausgesetzt. Daher wurde für das Jahr 2024 kein Stimmungsindex ermittelt. Die aus den Ergebnissen des Stimmungsbarometers 2023 initiierten Aktivitäten wirken jedoch auch in das Jahr 2024 und in Folgejahre fort. Die Überarbeitung der Konzernbeschäftigtenbefragung beinhaltet ein neues IT-System, ein neues Fragebogenkonzept und optimierte Folgeprozesse zur Auswertung der Ergebnisse. Das Ziel der Überarbeitung des Stimmungsbarometers ist, den kontinuierlichen Dialog weiter zu stärken sowie die Bindung und die Motivation der Beschäftigten weiter zu fördern. Nach der Überarbeitung soll das Stimmungsbarometer allen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns weiterhin als Instrument angeboten werden.

Das Ergebnis des Stimmungsindexes beeinflusst die Höhe des Jahresbonus als Teil der variablen Vorstandsvergütung. Der Aufsichtsrat hat für das Geschäftsjahr 2024 von der ihm für die Geschäftsjahre 2024 und 2025 eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, für das Teilziel Soziales allein den Diversity-Index heranzuziehen und den Stimmungsindex als ESG-Kriterium auszusetzen, weil die Methode zur Messung des Stimmungsindexes derzeit neu aufgesetzt wird.

## ZIELE: UNTERNEHMENSKULTUR

In Bezug auf das Thema Unternehmenskultur sind derzeit keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der diesjährig erstmals durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte positive Auswirkung wird aktuell nicht nachverfolgt. Ein wesentlicher Ausdruck der Unternehmenskultur sind die Verhaltensgrundsätze und das dazugehörige Training. Am 1. Januar 2024 wurde konzernweit ein aktualisierter Code of Conduct veröffentlicht. Durch relevante ergänzende Inhalte und ein übergreifendes, konzernweites Narrativ wird eine klare, werteorientierte Haltung vermittelt, die die Anschlussfähigkeit an zukünftige Entwicklungen sichert.

## SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

### WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

#### Auswirkung im Bereich Schutz von Hinweisgebenden

Der Schutz von Hinweisgebenden wurde über die Wesentlichkeitsanalyse im Geschäftsjahr 2024 durch eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung als wesentlich identifiziert. Durch eine von Vertrauen und Integrität geprägte Unternehmenskultur erzielt der Volkswagen Konzern eine positive Wirkung, indem er die Bereitschaft von Beschäftigten und anderen Beteiligten entlang der gesamten Wertschöpfungskette stärkt, unethisches Verhalten und Fehlverhalten zu melden. Die Auswirkung besteht bereits heute und soll mittelfristig weiter ausgebaut werden, damit der Volkswagen Konzern auch zukünftig positiven Einfluss auf den Schutz von Hinweisgebenden nehmen kann und auf diese Weise alle Interessengruppen weiterhin zur Meldung von Fehlverhalten ermutigt.

#### Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Der Schutz von Hinweisgebenden gehört zum Verständnis von Integrität und Compliance und ist somit auch ein Teil der Konzernstrategie. Neben den Beschäftigten können auch Dritte Hinweise anonym über das Hinweisgebersystem abgeben, weshalb der Schutz von Hinweisgebenden auch innerhalb der gesamten Wertschöpfungskette Anwendung findet.

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Der Volkswagen Konzern fördert den Einfluss seiner wesentlichen Auswirkungen auf Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette über verschiedene Maßnahmen im Bereich Schutz von Hinweisgebenden. Diese sollen die Erhaltung und Stärkung der positiven Auswirkung ermöglichen, insbesondere durch Schulungen zum Hinweisgebersystem und Konsequenzen bei Fehlverhalten.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im Bereich Korruption und Bestechung erfolgt unter „Maßnahmen: Korruption und Bestechung“.

### MANAGEMENTKONZEPTE: SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, interner Regeln, des Code of Conduct sowie des Code of Conduct für Geschäftspartner hat im Volkswagen Konzern oberste Priorität. Der Erfolg des Volkswagen Konzerns basiert auf Integrität und Compliance. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, ist es wichtig, von möglichem Fehlverhalten der eigenen Beschäftigten oder denen der Geschäftspartner zu erfahren und dieses zu unterbinden. Deshalb betreiben die Aufklärungs-Offices des Volkswagen Konzerns unter anderem ein unabhängiges, unparteiisches und vertrauliches Hinweisgebersystem, um ein mögliches Fehlverhalten von Beschäftigten überprüfen zu können. Das Hinweisgebersystem wird in verschiedenen Richtlinien des Volkswagen Konzerns adressiert, insbesondere im Code of Conduct und Code of Conduct für Geschäftspartner. Diese sind auf der Website des Volkswagen Konzerns frei zugänglich.

#### Hinweisgebersystem

Das Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns ist ein zentraler Bestandteil der Unternehmensethik und basiert auf den Prinzipien von Schutz, Fairness und Vertrauen. Das Hinweisgebersystem dient als zentrale Anlaufstelle, um Regelverstöße von Beschäftigten des Konzerns sowie von Lieferanten zu melden. Dazu gehören insbesondere Wirtschafts-, Korruptions- und Steuerstraftaten, Umweltstraftaten, Verstöße gegen Menschenrechte, Verstöße gegen kartell- und wettbewerbsrechtliche Vorschriften, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung, Verstöße gegen Produktsicherheits- und Zulassungsvorschriften und erhebliche Verstöße gegen den Datenschutz. Darüber hinaus dienen die Meldekanäle des Hinweisgebersystems auch zur Abgabe von Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)-relevanten Sachverhalten aus dem eigenen Geschäftsbereich oder der Lieferkette. Das Hinweisgebersystem gilt für den gesamten Volkswagen Konzern und wurde vom Konzernvorstand beschlossen. Die Ziele des Hinweisgebersystems sind der Schutz des Unternehmens, der Hinweisgebenden sowie aller Personen, die dazu beitragen, Fehlverhalten und Regelverstöße aufzudecken, zu unter-

suchen und abzustellen. Verstöße gegen das Benachteiligungsverbot werden als Schwerer Regelverstoß behandelt.

Im Hinweisgeber-Prozess zur Meldung, Untersuchung und Sanktionierung von Mitarbeiterfehlverhalten spielen Abteilungen eine zentrale Rolle, die als Key Contact Points (KCP) fungieren. Diese Abteilungen sind häufig die ersten Anlaufstellen für Meldungen über mögliche Verstöße gegen Gesetze, Vorschriften oder den Code of Conduct. Zu den Ansprechpartnern der Abteilungen gehören lokale Compliance-Beauftragte, interne Auditoren, Vertretende der Personalabteilung sowie Entscheidungs- und Eskalationsausschüsse für Produktsicherheit und technische Konformitätsvorschriften. Wie in der Konzernrichtlinie zum Hinweisgebersystem festgelegt, sind aktive Bestandteile des Hinweisgebersystems unter anderem die Rechtsabteilung, die Interne Revision, die Sicherheitsabteilung, das Personalwesen und die Compliance-Abteilung.

Die Meldekanäle sind rund um die Uhr verfügbar und akzeptieren Meldungen in allen Sprachen, einschließlich Risiken beziehungsweise Verletzungen von Lieferanten gegen Menschenrechte und Umweltstandards. Zu den Meldekanälen zählen unter anderem ein Online-Meldekanal, der Meldungen in verschiedenen Sprachen entgegennimmt, eine App, eine internationale 24-Stunden-Telefonhotline und ein externer Rechtsanwalt, der als Ombudsperson fungiert. Die Meldekanäle werden sowohl in allen Compliance-Pflichtschulungen als auch durch andere Kommunikationsformate den Beschäftigten vermittelt. Mit verbindlichen Grundsätzen und geregelten Verfahren soll das Hinweisgebersystem Schaden vom Unternehmen, von der Gesamtbelegschaft und weiteren Stakeholdern abwenden. Verantwortlich für die Koordination des konzernweiten Hinweisgebersystems ist das Zentrale Aufklärungs-Office in Wolfsburg.

Dort bearbeiten die Beschäftigten die Hinweise, die die Volkswagen AG und deren Tochtergesellschaften ohne eigenes Aufklärungs-Office betreffen, sowie Hinweise mit Relevanz für den Volkswagen Konzern. Beschäftigte der Bereiche Revision, Sicherheit und Rechtswesen untersuchen die gemeldeten Fälle. Die AUDI AG, die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) und die TRATON SE betreiben für sich und ihre Tochtergesellschaften eigene Aufklärungs-Offices. Zudem existiert ein eigenes Regionales Aufklärungs-Office bei der Volkswagen (China) Investment Company Ltd. Es bearbeitet Hinweise, die chinesische Tochtergesellschaften der Volkswagen AG sowie die AUDI AG betreffen.

Das jeweilige Aufklärungs-Office beauftragt im Einzelfall auch unabhängige Dritte mit Untersuchungen, etwa Rechtsanwaltskanzleien oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften. Dies kann speziell dann vorkommen, wenn Hinweise Vorstandsmitglieder betreffen oder Fälle außergewöhnlich komplex sind - insbesondere mit unmittelbar drohenden rechtlichen Folgen für den Volkswagen Konzern (zum Beispiel bei besonders schwerwiegenden Korruptionssachverhalten oder möglichen Verstößen gegen das Kartell- und Wettbewerbsrecht).

Veranstaltungen in den Fachbereichen ergänzen das Leistungsangebot der Group Integrity & Compliance. Ein eigenes, externes Format ist der „ComplianceXChange", ein Austausch von Fachexpertinnen und -experten mit anderen DAX-Unternehmen oder europäischen Unternehmen zu unterschiedlichen Schwerpunktthemen, beispielsweise Hinweisgebersystem oder Geldwäscheprävention.

Ein IT-System, interne Kontrollen sowie das Mehr-Augen-Prinzip unterstützen die Beschäftigten beim Bearbeiten der Verdachtsmeldungen. Kennzahlen zum Hinweisgebersystem werden regelmäßig an den Vorstand und an den Aufsichtsrat berichtet.

Die Verantwortung für das Thema Schutz von Hinweisgebenden liegt bei der Group Integrity & Compliance Organisation des Volkswagen Konzerns. Diese gehört zum Vorstandsressort „Integrität und Recht".

### MAßNAHMEN: SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

Das primäre Ziel des Hinweisgebersystems besteht darin, die Meldung und Untersuchung von vermutetem Fehlverhalten, insbesondere von gravierenden Rechtsverstößen, auf eine faire, transparente und effiziente Art zu ermöglichen. Dabei soll gleichzeitig der Schutz für die Hinweisgebenden, die Beschäftigten, und die Personen, welche die Hinweisgebenden oder die Untersuchungen unterstützen, sowie die Betroffenen gewährleistet werden.

Die Konzernrichtlinie zum Schutz von Hinweisgebern gilt für alle kontrollierten Gesellschaften und Beschäftigten des Volkswagen Konzerns und ist in allen kontrollierten Konzerngesellschaften umzusetzen. Sie regelt abschließend und umfassend die Tätigkeit sowohl der Aufklärungs-Offices als auch der untersuchenden Einheiten bei der Untersuchung von potenziellen Regelverstößen, die über die Eingangskanäle des Hinweisgeber-

systems eingehen. Sie enthält Standards sowie allgemeine Verfahrensregeln für die Implementierung, Ausgestaltung und Durchführung der Hinweisgebersysteme und interner Untersuchungen im Volkswagen Konzern und regelt die dafür festzulegenden Zuständigkeiten, Verantwortlichkeiten sowie Kooperationsnotwendigkeiten innerhalb des Volkswagen Konzerns. Die untersuchenden Einheiten können zusätzliche Regelungen festlegen, solange diese Richtlinie und ihre Bestimmungen nicht im Widerspruch zur Konzernrichtlinie stehen.

### Schulungen zum Hinweisgebersystem

Um sicherzustellen, dass alle Beschäftigten über das Hinweisgebersystem informiert sind, bietet das Unternehmen entsprechende Schulungen an. Die für alle Beschäftigten obligatorische Compliance-Schulung zu den Verhaltensgrundsätzen umfasst die Erläuterung des Hinweisgebersystems und der Schutzmechanismen für Hinweisgebende. In dieser Schulung werden zudem die rechtlichen Konsequenzen bei Benachteiligung von Hinweisgebenden verdeutlicht. Beschäftigte, die wegen ihrer Tätigkeit häufig mit Schweren Regelverstößen in Kontakt kommen können, erhalten ein vertiefendes Training. Dazu gehören zum Beispiel Beschäftigte in den Bereichen Revision, Sicherheit, Personalwesen, Rechtswesen oder der Group Integrity & Compliance.

### Konsequenzen bei Fehlverhalten

Ein nachgewiesenes Fehlverhalten kann, je nach Schweregrad, durch eine Verwarnung, einen Verweis oder eine Kündigung sanktioniert werden. Nach sanktionierten Schweren Regelverstößen folgen strukturierte Ursachenanalysen, um ähnliche Vorfälle zukünftig zu verhindern.

Der Volkswagen Konzern gewährleistet allen Hinweisgebenden sowie den Personen, die sie unterstützen oder die an der Untersuchung beteiligt sind, Schutz vor möglichen Repressalien, die aus ihrer Meldung resultieren könnten. Dieser Schutz ist in der Konzernrichtlinie Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns festgelegt und im Code of Conduct beschrieben. Verstöße gegen dieses Benachteiligungsverbot werden als Schwerer Regelverstoß behandelt. Zudem berücksichtigt der Volkswagen Konzern durch die Bestimmungen in dieser Konzernrichtlinie internationale Gesetze zum Hinweisgeberschutz, wie die EU-Direktive zum Hinweisgeberschutz, die entsprechenden nationalen Umsetzungsgesetze sowie das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz.

## ZIELE: SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

In Bezug auf den Schutz von Hinweisgebenden sind derzeit keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der diesjährig erstmals durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten positiven Auswirkung wird aktuell nicht nachverfolgt.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns wird regelmäßig zu den Themen Integrität und Compliance kommuniziert. Ziel ist, das Bewusstsein der Beschäftigten für angemessenes Verhalten sowie für die Unternehmensregeln und -werte zu schärfen und dafür zu sensibilisieren. Dies beinhaltet insbesondere auch entsprechende Kommunikationsmaßnahmen zum Hinweisgebersystem, wie beispielsweise die interne sowie externe Kommunikation der Meldekanäle für Hinweisgebende.

Der Volkswagen Konzern hat Mindeststandards basierend auf verschiedenen rechtlichen und fachlichen Anforderungen sowie bewährten Praktiken definiert, die je nach Standort der Gesellschaft – innerhalb oder außerhalb der EU – Anwendung finden. Jede Gesellschaft ist verpflichtet zu überprüfen, ob länderspezifische oder andere lokale rechtliche Anforderungen vorliegen und die entsprechenden Informationen gegebenenfalls anzupassen.

Das Zentrale Aufklärungs-Office erstellt mindestens vierteljährlich detaillierte statistische Analysen zum globalen Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns, um die Risikoeinschätzung und die fortlaufende Optimierung des Compliance-Management-System sicherzustellen.

Der Konzernvorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats erhalten vierteljährlich zu ihren Sitzungen einen aktuellen statistischen Bericht über das Hinweisgebersystem. Dieser Bericht umfasst Daten zu neuen Hinweisen, deren Kategorisierung und die Entwicklung offener Fälle sowohl im Zentralen als auch in den Marken-spezifischen Aufklärungs-Offices der AUDI AG und der TRATON GROUP sowie dem Regionalen Aufklärungs-Office in China. Kennzahlen zum Hinweisgebersystem des Porsche AG Konzerns werden regelmäßig an den Vorstand der Porsche AG berichtet.

## KORRUPTION UND BESTECHUNG

### WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

#### Auswirkung im Bereich Vermeidung von Korruption und Bestechung

Im Themengebiet Vermeidung von Korruption und Bestechung hat der Volkswagen Konzern über die Wesentlichkeitsanalyse im Geschäftsjahr 2024 eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung identifiziert. Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat der Volkswagen Konzern eine positive Auswirkung, indem er eine Kultur der Integrität fördert und das Vertrauen seiner Stakeholder entlang der gesamten Wertschöpfungskette durch sein Engagement und ein effektives Compliance-Management-System im Kampf gegen Korruption und Bestechung stärkt. Damit die Auswirkung auch potenziell in der mittelfristigen Zukunft wirken kann, soll die Bekämpfung von Korruption und Bestechung weitergeführt werden.

#### Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf die Strategie, das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Integrität und Compliance sind wesentliche Elemente der Konzernstrategie, um als Unternehmen nachhaltig erfolgreich zu sein. Der Code of Conduct ist das ethische und wertebasierte Fundament für integres und regelkonformes Handeln im Volkswagen Konzern.

Der Volkswagen Konzern fördert den Einfluss seiner wesentlichen Auswirkungen auf Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette über die Instrumente des Compliance-Management-System zur Bekämpfung von Korruption. Dabei liegt ein besonderer Fokus auf integren Geschäftspraktiken sowie der Bekämpfung von Korruption und Bestechung – auch entlang der Wertschöpfungskette –, um positive Auswirkungen zu erhalten und zu stärken.

Maßnahmen gegen Korruption und Bestechung sind Teil der Konzernstrategie, welche sich wiederum auf die Wertschöpfungskette auswirken können.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im Bereich Korruption und Bestechung erfolgt unter „Maßnahmen: Korruption und Bestechung".

### MANAGEMENTKONZEPTE: KORRUPTION UND BESTECHUNG

Der Volkswagen Konzern bekennt sich uneingeschränkt zu rechtmäßigem und verantwortungsvollem Handeln und verfolgt eine strikte Null-Toleranz-Politik gegenüber Korruption. Dieses Prinzip ist fest in den Unternehmenswerten verankert. Dies spiegelt sich auch in dem öffentlich zugänglichen Leitfaden Anti-Korruption, im Code of Conduct für Beschäftigte und im Code of Conduct für Geschäftspartner wider und bildet so den Maßstab für das Handeln des Volkswagen Konzerns. Weiterführende Konzernrichtlinien regeln den Umgang mit Interessenkonflikten, Spenden und Sponsorings sowie Zuwendungen in Form von Geschenken oder Einladungen.

Der Volkswagen Konzern geht Hinweisen auf mögliche Verstöße gegen die Grundsätze nach. Damit soll ein regelkonformes und gesetzestreues Verhalten im Volkswagen Konzern sichergestellt werden. Dabei sind die Führungskräfte und das Personalwesen für die Untersuchung von den gemeldeten Regelverstößen verantwortlich. Bei schwerwiegenden Fällen werden die Aufklärungs-Offices hinzugezogen. Beschäftigte, die in unlautere Geschäftspraktiken involviert sind, werden sanktioniert.

Die Verantwortung für die Themen Korruption, Bestechung und Geldwäscheprävention liegt im Bereich Group Integrity & Compliance des Volkswagen Konzerns. Dieser gehört zum Vorstandsressort „Integrität und Recht".

### MAßNAHMEN: KORRUPTION UND BESTECHUNG

#### Schriftliche Vorgaben

Der Code of Conduct steht allen Beschäftigten des Volkswagen Konzerns sowie Dritten auf der Konzern-Website zur Verfügung. Darüber hinaus organisiert das Group Integrity & Compliance-Kommunikationsteam Informations- und Kommunikationsaktivitäten wie Sensibilisierungskampagnen, Film- und Dialogformate, Newsletter oder interaktive Spiele, mit dem Ziel, die Sensibilisierung für Integritäts- und Compliance-Themen zu unterstützen.

Basis der Aktivitäten zum Thema Korruptionsprävention ist die konzernweit geltende Richtlinie für Zuwendungen und Geschenke, die klare Regeln für den Umgang mit Geschenken, Einladungen und anderen

Zuwendungen festlegt. Dabei trägt sie auch dazu bei, Interessenkonflikte und schon den Anschein einer unzulässigen Beeinflussung zu vermeiden. Diese Aktivitäten verfolgen das Ziel, dass die Geschäftspraktiken im Volkswagen Konzern möglichst transparent und im Einklang mit den geltenden Vorschriften erfolgen.

### Beratung

Der Infopoint Integrity & Compliance hat sich als zentrale Beratungsstelle etabliert. Das Team ist persönlich, per E-Mail oder über die Volkswagen 360°-App erreichbar. Es beantwortet Fragen zu Integrität und Compliance, insbesondere zu dem Verhaltenskodex und dem Thema Anti-Korruption, und steht in engem Austausch mit weiteren Beratungsstellen im Konzern.

### Schulungsmaßnahmen und Zertifizierungen

Um Korruptionsrisiken zu vermeiden, werden risikobasiert regelmäßig Kommunikations- und Schulungsmaßnahmen zum Thema Anti-Korruption durchgeführt. Diese Maßnahmen behandeln dabei nicht nur das Korruptionsverbot und den Umgang hierzu mit Amts- und Mandatsträgern, sondern umfassen auch Themen der Geldwäscheprävention. Eine detaillierte Beschreibung der Compliance-Trainings im Volkswagen Konzern erfolgt unter „Schulungsprogramme".

Beschäftigte ab dem Oberen Managementkreis nehmen zweijährig an der Code-of-Conduct-Zertifizierung teil. Mit dem Unterzeichnen des Zertifikats bestätigen diese ihre Kenntnis der Verhaltensgrundsätze, die Kenntnis über ihre Meldeverpflichtung möglicher Interessenkonflikte und Schwerer Regelverstöße.

### Business Partner Due Diligence

Im Rahmen der Business Partner Due Diligence (BPDD) wird die Integrität, mit dem Schwerpunkt Anti-Korruption, der Vertriebs-Geschäftspartner im Rahmen eines risikobasierten Ansatzes geprüft. Die Überprüfung erfolgt vor der Aufnahme einer Geschäftsbeziehung und wird über die gesamte Dauer der Geschäftsbeziehung fortgeführt. Durch die frühzeitige Identifikation potenzieller Risiken können präventive und reaktive mitigierende Maßnahmen eingeleitet werden, um die Verlässlichkeit und Stabilität der Geschäftsbeziehungen zu sichern. Wesentlicher Bestandteil ist dabei auch ein automatisiertes tägliches Integritätsmonitoring der Geschäftspartner. Zusätzlich werden Vertriebspartner risikobasiert zusätzlichen Prüfungen unterzogen, wie zum Beispiel Auditierungen. Dabei werden Geschäftspartner mit verschiedenen Formaten unterstützt, wie zum Beispiel Compliance-Dialoge, damit diese die erforderlichen Standards erfüllen. Group Integrity & Compliance unterstützt die operativ verantwortlichen Einheiten des Vertriebs beim Business-Partner-Due-Diligence-Prozess. Er umfasst regelmäßige Mediascreenings, Risikobewertungen, Sanktionslistenprüfungen und das Identifizieren von Warnhinweisen im Hinblick auf Geschäftspartner. Der Volkswagen Konzern untersucht, ob die Geschäftspartner ein Compliance-Management-System (CMS) haben beziehungsweise Compliance-Maßnahmen implementiert sind. Ziel ist es, Risiken für Gesetzesverstöße und das Missachten ethischer Standards früh zu erkennen, riskante Geschäftspartner zu meiden sowie Maßnahmen zur Risikominimierung festzulegen und mit dem Geschäftspartner umzusetzen. In Einzelfällen werden Geschäftspartner direkt angesprochen, um mögliche Verstöße aufzuklären. Ist dies nicht möglich, wird die Geschäftsbeziehung nicht aufgenommen oder im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten beendet. Entsprechende Geschäftspartner können für Geschäfte mit dem Volkswagen Konzern, seinen Marken und Gesellschaften gesperrt werden.

Neben dem im BPDD-Tool erfolgenden automatisierten, kontinuierlichen Integritätsmonitoring des Geschäftspartners wird die Umsetzung von eventuell mit dem Geschäftspartner bereits vor Vertragsschluss vereinbarten Mitigationsmaßnahmen nachverfolgt. Des Weiteren werden die Geschäftspartner regelmäßig dahingehend geprüft, ob gegebenenfalls weitere Maßnahmen wie insbesondere Compliance Dialoge, Vor-Ort-Besuche oder Externe Audits zur Sicherstellung einer regel- oder gesetzeskonformen Geschäftsbeziehung erforderlich sind. Bei Bedarf werden im Rahmen eines risikobasierten Ansatzes diese Maßnahmen in Zusammenarbeit mit den zuständigen Compliance-Officern durchgeführt.

## Umgang mit Verstößen

Im Fall von Verstößen durch Beschäftigte erfolgen eine konsequente Sachverhaltsaufklärung und – sofern geboten – Sanktionierung der betreffenden Beschäftigten. Verdachtsfälle können jederzeit, vertraulich und auch anonym, über das konzernweite Hinweisgebersystem gemeldet werden. Diese Fälle werden von den zuständigen Aufklärungs-Offices gründlich untersucht, die unabhängig vom Managementkreis agieren.

Der Volkswagen Konzern führt Untersuchungen nach sorgfältiger Prüfung und bei konkreten Anhaltspunkten für einen Regelverstoß mit höchster Vertraulichkeit durch. Dabei gilt die Unschuldsvermutung. Betroffene werden frühzeitig angehört und rehabilitiert, wenn sie zu Unrecht verdächtigt wurden. Nachgewiesenes Fehlverhalten kann, je nach Schweregrad, durch eine Verwarnung, einen Verweis oder eine Kündigung sanktioniert werden. Nach schwerwiegenden Regelverstößen, die sanktioniert wurden, werden strukturierte Ursachenanalysen durchgeführt, um ähnliche Vorfälle in Zukunft zu verhindern.

Der Konzernvorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats erhalten vierteljährlich zu ihren Sitzungen einen aktuellen statistischen Bericht über das Hinweisgebersystem. Dieser Bericht umfasst die aggregierten Zahlen für Aufklärungs-Offices sowie eine Übersicht der im jeweiligen Quartal sanktionierten Schweren Regelverstöße.

## Schulungsprogramme

Zum Thema Korruption und Bestechung bietet der Volkswagen Konzern seinen Beschäftigten und Lieferanten folgende Schulungsprogramme an:

### Für Beschäftigte im Volkswagen Konzern

#### Anti-Korruption

Der Volkswagen Konzern verfolgt eine strikte Null-Toleranz-Politik gegenüber jeglicher Form von aktiver und passiver Korruption. Gesellschaften mit hoher Risikoexposition gemäß ICRA sind dazu verpflichtet, ein Anti-Korruptions-Training für ihre Beschäftigten durchzuführen. Dieses Training schließt spezielle Module zum Umgang mit Amts- und Mandatsträgern sowie zur Handhabung von Zuwendungen ein.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns werden die Funktionen, die aufgrund ihrer Aufgaben und Verantwortlichkeiten einem erhöhten Risiko in Bezug auf Korruption und Bestechung ausgesetzt sind, auf Gesellschaftsebene definiert. Im Konzern bilden diese Funktionen, die aufgrund ihrer Aufgaben und Verantwortlichkeiten einem erhöhten Risiko ausgesetzt sind, die Gesellschaften, denen laut ICRA ein Hochrisiko-Profil zugewiesen ist. Diese Gesellschaften gelten im Kontext der ESRS als risikobehaftete Funktionen. Die Implementierung der Schulungen zu Anti-Korruption und Geldwäscheprävention in den für den Volkswagen Konzern definierten risikobehafteten Funktionen erfolgt zu 100 %. Innerhalb des Porsche AG Konzerns werden die Funktionen, die aufgrund ihrer Aufgaben und Verantwortlichkeiten einem erhöhten Risiko in Bezug auf Korruption und Bestechung ausgesetzt sind, auf Gesellschaftsebene definiert. Dies sind für das Thema Anti-Korruption die Gesellschaften, die unter anderem regelmäßig indirekte Mitarbeitende beschäftigen. In den für den Porsche AG Konzern für Anti-Korruption definierten Risikofunktionen ist zu 97,3 % ein Schulungskonzept zum Thema Anti-Korruption ausgerollt.

Vorstandsmitglieder sind grundsätzlich Teil der Zielgruppe für die Integrity & Compliance-Pflichtschulungen. Zusätzlich erhalten sie nach Berufung ein einmaliges, vertiefendes und persönliches Training zu den Themen Code of Conduct, Anti-Korruption und Geldwäscheprävention. Die Durchführung dieses einmaligen Trainings obliegt dem zuständigen Integrity & Compliance Officer.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats wurde im Geschäftsjahr 2024 eine vertiefende Schulung zur Korruptionsprävention durchgeführt.

#### Geldwäscheprävention

Gesellschaften mit hoher Risikoexposition gemäß ICRA müssen ein Training zu Geldwäscheprävention implementieren, mit Fokus auf den Umgang mit Risiken für Geldwäsche. Das Format des Trainings liegt in der Verantwortung der jeweiligen Gesellschaften.

### Für Lieferanten

Auch Geschäftspartnern aus Vertrieb und Beschaffung wird ein Training zum Code of Conduct für Geschäftspartner zu den Themen Anti-Korruption und Geldwäscheprävention zur Verfügung gestellt. Der Code of Conduct für Geschäftspartner ist seit 2020 Vertragsbestandteil der Vereinbarungen mit Lieferanten und Dienstleistern.

## ZIELE: KORRUPTION UND BESTECHUNG

In Bezug auf Korruption und Bestechung sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der diesjährig erstmals durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten positiven Auswirkungen wird aktuell nicht nachverfolgt. Mit dem Ziel einer risikobasierten Steuerung von Präventionsmaßnahmen erfolgt eine Interne Compliance-Risikobewertung der Gesellschaften im eigenen Geschäftsbereich des Volkswagen Konzerns (exklusive des Porsche AG Konzerns wegen eigenständiger Compliance Risikoanalyse). ICRA dient dazu, Compliance-Risiken – einschließlich Korruptionsrisiken – systematisch zu identifizieren, zu bewerten und zu minimieren. Nach Analyse der Risiken, die verschiedene Faktoren wie geografische Risiken, Branchenspezifika und vergangene Vorfälle berücksichtigen, werden risikobasierte Maßnahmenpakete zur gezielten Prävention an die Gesellschaften ausgerollt. Bei Konzerngesellschaften mit einer hohen Risikoexposition finden externe Prüfungen zur Umsetzung und Wirksamkeit der Präventionsmaßnahmen statt.

## METRIKEN: KORRUPTION UND BESTECHUNG

Im Jahr 2024 sind bei den Aufklärungs-Offices 3.555 Hinweise eingegangen, die Mehrheit hiervon nicht anonym beziehungsweise anonym mit Kontaktmöglichkeit der hinweisgebenden Person. Auch die Gesamtzahl und Art der festgestellten Fälle von Korruption werden von den Aufklärungs-Offices des Volkswagen Konzerns ermittelt. Die Art der Fälle umfasst Korruption, Bestechung, Betrug, Erpressung, Geheime Absprachen und Geldwäsche. Bei Verurteilungen wegen Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften werden Verurteilungen von Konzernmitarbeitern wegen Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften im Rahmen der Ausübung der beruflichen Tätigkeit für den Konzern berücksichtigt, wenn und soweit im Konzern Kenntnis von solchen Verurteilungen vorliegt. Geldstrafen werden berichtet, wenn sie im direkten Zusammenhang mit solchen Verurteilungen stehen. Im Konzern ist bezogen auf das Geschäftsjahr 2024 eine Verurteilung eines ehemaligen Konzernmitarbeiters wegen eines Verstoßes gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften bekannt. Der Verurteilung liegt ein im Jahr 2022 festgestellter Regelverstoß zu Grunde, der ehemalige Beschäftigte schied noch im Jahr 2021 aus dem Unternehmen aus. Für das Geschäftsjahr 2024 liegt im Konzern des Weiteren keine Kenntnis über Geldstrafen im Zusammenhang mit einer Verurteilung vor.

## KORRUPTION UND BESTECHUNG

| | | Kontrollierte Gesellschaften |
|---|---|---|
| Im Jahr 2024 festgestellte Fälle von Korruption oder Bestechung (inklusive Betrug, Erpressung, Geheime Absprachen und Geldwäsche) | Anzahl | 5 |
| Verurteilungen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften im Jahr 2024 | Anzahl | 1 |

## POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

### WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND RISIKO UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

#### Auswirkung im Bereich Politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten

Der Volkswagen Konzern ist Akteur in zahlreichen Netzwerken von Expertinnen und Experten und Entscheidern, die einen bedeutenden Einfluss auf wirtschaftliche Rahmenbedingungen und die Agenda im politisch-gesellschaftlichen Umfeld haben.

Das politische Engagement des Volkswagen Konzerns wurde im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse im Geschäftsjahr 2024 über eine tatsächliche positive Auswirkung als wesentlich identifiziert. Der Volkswagen Konzern wirkt heute durch Lobbying-Aktivitäten und politische Interessenvertretung positiv auf die Fokussierung auf nachhaltige Mobilität ein, vor allem in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, aber auch im eigenen Unternehmen.

#### Finanzielles Risiko im Bereich Politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten

In Verbindung mit der politischen Interessenvertretung durch den Volkswagen Konzern wurde das wesentliche Risiko geringerer Einflussmöglichkeiten auf politische Entscheidungsprozesse festgestellt. Eine abnehmende gesellschaftliche Bedeutung der Automobilindustrie oder rechtliche Einschränkungen der Lobbytätigkeiten in den kommenden Jahren könnten dazu beitragen, den Einfluss des Volkswagen Konzerns auf politische Entscheidungsprozesse zu verringern.

Infolgedessen kann der Volkswagen Konzern von politischen Entscheidungen negativ beeinflusst werden, ohne die Möglichkeit zu haben, (rechtzeitig) aktiv darauf einzuwirken. Daraus können sich negative regulatorische Konsequenzen ergeben, welche die langfristige Geschäftstätigkeit und Profitabilität aufgrund von beispielsweise Kostensteigerungen zur Erfüllung neuer gesetzlicher Vorgaben beeinträchtigen.

#### Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte positive Auswirkung sowie das Risiko haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Der Volkswagen Konzern fördert den Einfluss der wesentlichen positiven Auswirkung und reagiert auf den Einfluss des wesentlichen Risikos auf sein Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette über verschiedene Maßnahmen im Bereich der politischen Interessenvertretung. So gibt es neben der One-Voice-Policy auch politisches Lobbying sowie Risikobewertung und Strategische Vorausschau.

Strategische Unternehmensentscheidungen können sich auf die Möglichkeiten der politischen Interessenvertretung auswirken. Der Volkswagen Konzern vertritt weltweit seine Interessen, die im Rahmen von politischen Entscheidungen gehört werden und somit Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette haben.

Außerdem werden das Geschäftsmodell des Volkswagen Konzerns und die Wertschöpfungskette inhärent vom strukturellen Wandel und geopolitischen Entwicklungen beeinflusst.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im Bereich Politischer Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten erfolgt unter „Maßnahmen: Politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten".

### MANAGEMENTKONZEPTE: POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

Als Teil der Gesellschaft kann der Volkswagen Konzern im Rahmen der politischen Interessenvertretung, dem Lobbying, die Positionen des Unternehmens gezielt in Entscheidungsprozesse, zum Beispiel bei Gesetzgebungsvorhaben, einbringen. Lobbying wird zentral und entsprechend den Grundsätzen der Offenheit, Nachvollziehbarkeit und Verantwortlichkeit betrieben. Die Neutralität im Umgang mit politischen Parteien und Interessengruppen ist für den Volkswagen Konzern selbstverständlich. Unlautere Einflussnahme auf Politik und Gesetzgebung steht im Widerspruch zum Code of Conduct des Volkswagen Konzern und ist nicht erlaubt.

Politische Interessenvertretung wird unter anderem in der internen Konzernrichtlinie Public Affairs sowie den öffentlich zugänglichen Grundsätzen und Leitlinien (inklusive Anhang) für Public Affairs festgehalten. Die Richtlinie richtet sich an die Marken und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns und deren Politikbeauftragten. Die Vorgaben der Konzernrichtlinie bedürfen der Umsetzung in eigene Regelungen der jeweiligen Gesellschaft.

Die Prozessverantwortung für eine One-Voice-Policy im Rahmen der Konzernrichtlinie Public Affairs liegt im Bereich Konzern Außenbeziehungen, insbesondere beim Leiter für Public Affairs. Er informiert regelmäßig den Vorstand über den Status und die Botschaften der politischen Interessenvertretung im Konzern. In seiner Funktion als Vorsitzender eines markenübergreifenden Public Affairs-Steuerkreises kann er Themen bei Bedarf bis in den Vorstand mit dem Ziel einer Positionsfestlegung eskalieren.

Ziel der One-Voice-Policy ist es, eine einheitliche, abgestimmte und verbindliche Position für konzernrelevante politische Fragestellungen festzulegen. Diese wird weltweit mit konsistenten Botschaften von Konzern, Marken und Gesellschaften an die jeweiligen Adressaten kommuniziert. Dadurch werden die Interessen des Konzerns mit den gleichen, intern abgestimmten Inhalten, Zielen und Aussagen vertreten. Die Konzernrichtlinie soll eine transparente politische Interessenvertretung in den Entscheidungsprozessen der Politik sicherstellen. Die Erfüllung gesetzlicher Anforderungen und die Einbeziehung weiterer externer Stakeholder-Erwartungen werden mit der Richtlinie an alle kontrollierten Gesellschaften kommuniziert. Auf diese Weise sollen finanzielle und rechtliche Risiken sowie Vertrauensverlust und Reputationsrisiken vermieden werden. Zudem soll ein möglicher Ausschluss von öffentlichen Aufträgen aufgrund von strengen Vorschriften und/oder Nichteinhaltung politischer Verpflichtungen minimiert oder verhindert werden.

Im Umgang mit Amts- und Mandatsträgern gelten national und international strenge Regelungen zur Verhinderung von Korruption. Die internen Zuwendungsrichtlinien berücksichtigen dies umfassend.

Der Volkswagen Konzern vergibt als Akteur im gesellschaftlichen Umfeld Spenden und Sponsorengelder für gesellschaftliche Zwecke. Spenden sind freiwillige Zuwendungen ohne Gegenleistung, während Sponsorengelder auf einer vertraglich vereinbarten Gegenleistung basieren. Zur Vermeidung von Interessenkonflikten und zur Gewährleistung eines einheitlichen Verhaltens innerhalb des Unternehmens sind Spenden und Sponsoringmaßnahmen nur im Rahmen der jeweiligen Rechtsordnung und in Übereinstimmung mit den aktuellen internen Bestimmungen zulässig. Diese Maßnahmen werden im Volkswagen Konzern ausschließlich im Rahmen eines Genehmigungsprozesses gewährt.

Außerdem unterstützt der Volkswagen Konzern mit Geld- und Sachspenden wissenschaftliche, gemeinnützige oder kulturelle Zwecke. Darüber hinaus werden Spenden nur an Einrichtungen vergeben, die als gemeinnützig anerkannt oder durch besondere Regelungen zur Spendenannahme befugt sind.

Der Volkswagen Konzern strebt nachhaltige, umwelt- und ressourcenschonende Produkte sowie Produktionsanlagen an. Daher setzt sich der Konzern für ambitionierte, gleichzeitig wirtschaftlich realisierbare Umwelt- und Klimaziele ein. Hierfür sind praktikable Vorgaben in verschiedenen Themenfeldern erforderlich.

Die aktuellen Fokusthemen des Volkswagen Konzerns sind folgende:

- Förderung E-Mobilität

  Für den Volkswagen Konzern ist die Förderung der Elektromobilität wesentlich zur Erreichung der Klimaziele. Hierfür bedarf es aus Sicht des Konzerns vor allem einer gut ausgebauten Ladeinfrastruktur. Dieser Ausbau muss zügig und verbindlich vorangetrieben werden.

  Der Volkswagen Konzern hält für die Stärkung der Marktakzeptanz von Elektrofahrzeugen Förderinstrumente in frühen Phasen des Hochlaufs für ein wichtiges Element für einen Erfolg der E-Mobilität.

  Darüber hinaus sollten zur Dekarbonisierung des Transportsektors und speziell des Fahrzeugbestands alternative und $CO_2$-ärmere Kraftstoffe weiterentwickelt und eingesetzt werden.
- Regulierungen zu Batterien

  Infolge der strategischen Ausrichtung sind batteriespezifische Regulierungen für den Volkswagen Konzerns von wesentlicher Bedeutung. Dies gilt zum Beispiel für die Systematiken und Methodiken zur Bestimmung des $CO_2$-Fußabdrucks einer Batterie, die flexibel und fair ausgestaltet sein sollten.
- Regelbasierter Handel

  Der Volkswagen Konzern ist ein global agierender Konzern und somit angewiesen auf einen offenen regelbasierten internationalen Handel. Handelsbeschränkende Maßnahmen wie die Einführung von Ausgleichs-/Schutzzöllen sind aus Sicht des Konzerns generell ungeeignet die Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie langfristig zu stärken. Stattdessen muss die Automobilindustrie durch ein passendes regulatorisches Umfeld und der Schaffung von wettbewerbsfähigen Strukturen in der Transformation unterstützt werden. Der Abschluss von bereits verhandelten, aber auch von neuen Handelsabkommen und Partnerschaften kann

hierbei unter anderem helfen, Handelsbarrieren und Wettbewerbsverzerrungen zu minimieren. Dies wird vom Volkswagen Konzern befürwortet.

- Cybersicherheit, Daten und Digitalisierung
  Cybersicherheit, Digitalisierung und KI sind prägende Themen der Automobilindustrie dieser Zeit. Der Volkswagen Konzern unterstützt einen verantwortungsvollen Umgang mit Daten jeder Art und unterstützt den Datenzugang zu Fahrzeugdaten als Basis für neue Wertschöpfung auf Grundlage der bestehenden Gesetze.
- Automatisiertes Fahren
  Das automatisierte Fahren soll integraler Bestandteil der Entwicklung der Mobilität von morgen werden. Um hier die Entwicklung voranzutreiben, müssen aus Sicht des Volkswagen Konzerns vor allem einheitliche Regelungen geschaffen und Restriktionen abgebaut werden.
- Klimapolitik und Emissionen
  Nachhaltige, umwelt- und ressourcenschonende Produkte und Produktionsanlagen sind das Ziel des Volkswagen Konzerns. Der Konzern setzt sich daher für ambitionierte, aber wirtschaftlich umsetzbare Umwelt- und Klimaziele ein. Hierzu bedarf es aus Konzernsicht unter anderem praktikabler Vorgaben in diversen Themenfeldern, zum Beispiel Rezyklatquoten und End-of-life-Regelungen.
- Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie
  Der Volkswagen Konzern setzt sich für eine wirtschaftliche Stärkung und Entbürokratisierung des Automobilsektors in der EU ein. Innovationen sollten nicht nur gefördert, sondern auch industriell skaliert werden. Preisgünstigere Energie muss der Industrie zur Verfügung stehen. Es ist wichtig, die Bezugsquellen für Rohstoffe zu diversifizieren und Partnerschaften mit Drittländern einzugehen. Darüber hinaus dürfen Vorschriften oder bürokratische Verpflichtungen europäische Unternehmen nicht benachteiligen.

Die Volkswagen AG (R001681), Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (R001768), TRATON SE (R001565), VW Financial Services AG (R001704), PowerCo (R006923), AUDI AG (R001702), MAN Truck & Bus SE (R001638), Cariad (R006271), MOIA (R000349), MAN Energy Solutions SE (R001653), Volkswagen Group Charging GmbH (R001890) sind im Lobbyregister des Deutschen Bundestages registriert.

Die Volkswagen Aktiengesellschaft (REG-Nummer: 6504541970-40), Scania AB (publ) (REG-Nummer: 3305029916-47), MAN Energy Solutions SE (REG-Nummer 101247832736-33) und MAN Truck & Bus SE (REG-Nummer 06093891220-52) sind im europäischen Transparenzregister registriert.

## MAßNAHMEN: POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

Der Volkswagen Konzern hat im Berichtsjahr verschiedene Maßnahmen eingeführt, die auch zukünftig ausgeführt werden. Diese dienen der Steuerung und Sicherstellung der Konsistenz in der politischen Interessenvertretung des Konzerns.

### Politische Interessenvertretung

Um auf die Strategie des Volkswagen Konzerns einzuzahlen, wirkt der Bereich der Public Affairs auf die politischen Rahmenbedingungen ein. Die aktive Interessenvertretung wird vor allem mit den regelmäßigen Maßnahmen der Verbandsarbeit und Kontakten zu Politik durch die Zentrale oder über Außenbüros verstärkt. Das Ziel des Bereichs ist eine weltweit einheitliche Steuerung und Konsistenz der politischen Interessenvertretung des Konzerns nach außen.

### Risikobewertung und Strategische Vorausschau

Im Rahmen der Risikobewertung hat der Volkswagen Konzern relevante politische Entwicklungen und regulatorische Maßnahmen identifiziert und bewertet. Dabei wurden Handlungsempfehlungen für die Konzernleitung abgeleitet, unter Einbeziehung eines Netzwerks von Politikverantwortlichen, externer Netzwerke, von Verbandsarbeit, von Themenverantwortlichkeiten und von Prioritätsmärkten.

### One-Voice-Policy

Eine detaillierte Beschreibung der One-Voice-Policy erfolgt unter „Managementkonzepte: Politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten".

Die One-Voice-Policy des Volkswagen Konzerns wird organisiert über Group & Brand Guidelines, den Konzernsteuerkreis Public Affairs, Lobby Guidelines, Informations- und Abstimmungskaskaden (Group Calls, regelmäßige Telefonkonferenzen). Dies erfolgt unter Berücksichtigung regulatorischer Anforderungen, wie zum Beispiel dem Lobbyregister des Deutschen Bundestages oder EU-Regulierungen wie die CSRD oder die EU Foreign Subsidies Regulation. Darüber hinaus werden Anforderungen aufgrund von ESG-Ratings oder aus anderen Vorgängen einbezogen.

Für Konzernrichtlinien gilt im Unternehmen die Zielvorgabe für alle kontrollierten Gesellschaften, diese innerhalb eines festgelegten Zeitraums umzusetzen. Sollte eine Gesellschaft nicht in der Lage sein, die Richtlinie umzusetzen, ist sie verpflichtet, darüber Bericht zu erstatten.

## ZIELE: POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

In Bezug auf Politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der diesjährig erstmals durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte positive Auswirkung und des Risikos wird aktuell nicht nachverfolgt.

Die Zielsetzungen im Bereich Public Affairs sind geprägt durch konzerninterne Steuerungsaufgaben und unterstützende Aktivitäten für den Konzern. Die Steuerung und Konsistenz der politischen Interessenvertretung im Konzern sind entscheidend, um eine einheitliche und strategische Kommunikation Richtung Politik und Non-Governmental Organisations (NGOs) zu gewährleisten. Dabei ist die Sicherstellung der Erfüllung aller gesetzlicher Anforderungen selbstverständlich. Darüber hinaus wird in besonderen Fällen eine operative Unterstützung aller Konzernteile bei behördlichen Vorgängen angeboten, um eine zielgerichtete und effiziente Abwicklung sicherzustellen.

## METRIKEN: POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

Die Summe der politischen Zuwendungen setzt sich zusammen aus den direkt und indirekt vom Unternehmen getätigten finanziellen Zuwendungen, sowie dem monetären Wert der geleisteten Sachleistungen. Direkte Zuwendungen sind solche, die politischen Parteien, ihren gewählten Vertretern oder Personen, die ein politisches Amt anstreben, direkt zur Verfügung gestellt werden. Bei indirekten Zuwendungen handelt es sich um Zuwendungen an beispielsweise Lobbyisten oder Verbände, die mit bestimmten politischen Parteien oder Anliegen verbunden sind oder diese unterstützen. Die Summe der politischen Zuwendungen wurde nicht nach Regionen aufgeschlüsselt, da diese außer in den USA nicht gewährt wurden. Die in diesem Bericht enthaltenen Zahlen sind aufgrund der spezifischen Definitionen in den ESRS abweichend von Eintragungen in sogenannten Lobbyregistern. In diesem Bericht sind daher nicht alle Zahlen aus Eintragungen in Lobbyregistern enthalten.

Der Wert der direkt und indirekt getätigten finanziellen politischen Zuwendungen und Sachleistungen der vollkonsolidierten Gesellschaften belief sich im Jahr 2024 auf 92 Tsd. €.

## MANAGEMENT DER BEZIEHUNGEN ZU LIEFERANTEN UND ZAHLUNGSPRAKTIKEN

### WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

#### Auswirkung im Bereich Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken

Die Geschäftspartner des Volkswagen Konzerns gestalten deren Unternehmenserfolg maßgeblich mit. Partnerschaftliches Verhalten schafft beständige Geschäftsbeziehungen, die sich durch beiderseitigen Nutzen auszeichnen.

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurde im Zusammenhang mit dem Management der Beziehungen zu Lieferanten eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung identifiziert. Das faire Geschäftsverhalten des Volkswagen Konzerns wirkt sich positiv auf die partnerschaftlichen und vertrauensvollen Geschäftsbeziehungen zu den Lieferanten entlang der Wertschöpfungskette aus. Dieses Vertrauen soll langfristig aufrechterhalten werden.

#### Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, bis 2040 ausweisen zu können, dass umsatzbasiert über 95 % der direkten Lieferanten ein positives Sustainability Rating (S-Rating) haben. Dies erfolgt im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+. Diese zielt darauf ab, die Lieferkette des Volkswagen Konzerns verantwortungsvoll zu gestalten, Risiken zu minimieren und einen positiven Beitrag für alle Partner zu leisten.

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns.

Der Volkswagen Konzern reagiert auf den Einfluss seiner wesentlichen Auswirkungen auf sein Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette über verschiedene Maßnahmen im Bereich des Managements von Lieferantenbeziehungen. Diese ermöglichen den Erhalt und die Stärkung der positiven Auswirkung, insbesondere durch den Code of Conduct für Geschäftspartner, Lastenhefte und das S-Rating.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen im Bereich Management von Lieferantenbeziehungen erfolgt unter „Managementkonzepte, Maßnahmen und Ziele: Management der Beziehungen zu Lieferanten und Zahlungspraktiken".

### MANAGEMENTKONZEPTE, MAßNAHMEN UND ZIELE: MANAGEMENT DER BEZIEHUNGEN ZU LIEFERANTEN UND ZAHLUNGSPRAKTIKEN

Der Volkswagen Konzern hat als einer der größten Automobilhersteller der Welt eine große Verantwortung gegenüber seinen Partnern, Stakeholdern und der Gesellschaft. Der Volkswagen Konzern erkennt seine Verantwortung nicht nur an, sondern erachtet es darüber hinaus als wesentlich, eine positive Wirkung zu erzeugen. Der ganzheitliche Ansatz der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ bildet die Basis, um gemeinsam mit den Partnern und Stakeholdern die Nachhaltigkeit voranzubringen.

#### Responsible Supply Chain System

Ein zentraler Ansatz in der Beschaffungsstrategie des Volkswagen Konzerns ist das Responsible Supply Chain System (ReSC-System). Es setzt bereits vor dem Zustandekommen einer Vertragsbeziehung ein und damit auch vor der konkreten Verhandlung von Lieferzeiten und Einkaufspreisen. Dieses Managementkonzept hat das Ziel, systematisch menschenrechtliche, soziale oder ökologische Risiken zu identifizieren und ihnen präventiv und reaktiv mitigative Maßnahmen entgegenzusetzen. Eine detaillierte Beschreibung des ReSC-Systems und seiner Bestandteile erfolgt im Kapitel „Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette".

Das Fundament des ReSC-Systems sind die folgenden Standardmaßnahmen:

#### Risikoanalyse gemäß Responsible Supply Chain System

Der erste Schritt des ReSC-Systems ist die regelmäßige Risikoanalyse. Diese erfolgt vor Auftragsvergabe auf Basis der Geschäftsmodelle der direkten Lieferanten und berücksichtigt externe sowie interne Daten zu

Menschenrechts- und Umweltrisiken. Basierend auf der ermittelten Risikoeinstufung wird dem Lieferanten ein Maßnahmenpaket zur Prävention und Mitigation der identifizierten negativen Auswirkungen zugeordnet.

### Business-Partner-Due-Diligence-Prozess

Eine detaillierte Beschreibung der Aktivitäten zur Überprüfung der Integrität von Geschäftspartnern erfolgt unter „Maßnahmen: Korruption und Bestechung".

Im ersten Drittel des Geschäftsjahres 2024 lag auch noch die Beschaffung im Anwendungsbereich der BPDD. Der Prozess wurde zum April 2024 angepasst und für die Beschaffung durch ein kontinuierliches Mediascreening ersetzt.

Die Beauftragung von Lieferungen und Leistungen obliegt der jeweils zuständigen Beschaffungsorganisation der Marken und Gesellschaften und ist nach den geltenden Regelungen in den Konzerngremien und -systemen abzubilden und abzustimmen.

### Code of Conduct für Geschäftspartner

Der Code of Conduct für Geschäftspartner ist eine zentrale Maßnahme zur Förderung fairen Geschäftsverhaltens im Volkswagen Konzern. Durch die Festlegung klarer Erwartungen an das Verhalten von Geschäftspartnern in Bezug auf Menschenrechts-, Umwelt-, Sozial- und Compliance-Standards schafft der Konzern Transparenz und Verlässlichkeit. Dadurch wird das Vertrauen in die partnerschaftlichen Geschäftsbeziehungen gestärkt und deren langfristige Stabilität gesichert.

Der Code of Conduct für Geschäftspartner ist für Lieferanten, Vertriebspartner und alle anderen B2B-Geschäftspartner verbindlich, die Geschäftsbeziehungen zum Volkswagen Konzern unterhalten. Als wesentlich identifizierte Nachhaltigkeitsaspekte können damit auch in der Lieferkette berücksichtigt werden.

### Lastenhefte

Zusätzlich zum Code of Conduct für Geschäftspartner gibt es weitere produktspezifische Anforderungen an Lieferanten. Diese sind in Lastenheften festgehalten und schreiben vor, auf welche Art und Weise bestimmte Produkte hergestellt werden müssen. Zu den Vorgaben der Lastenhefte gehört etwa bei Batteriezellen eine möglichst vollständige Offenlegung der Lieferketten von Kobalt, Nickel, Lithium und natürlichem Grafit.

Bei neuen Fahrzeugprojekten beabsichtigt der Volkswagen Konzern, die $CO_2$-Emissionen in Zukunft zu einem technischen Merkmal für relevante Bauteile zu machen. Das bedeutet: Lieferanten werden verbindliche $CO_2$-Ziele vorgegeben, deren Einhaltung auf Nachfrage nachgewiesen werden muss. Nur Lieferanten, die Produkte gemäß den Lastenheftanforderungen herstellen, werden als vergabefähig betrachtet.

Die Lastenhefte gelten als fortlaufende Maßnahme.

### Sustainability-Rating

Seit 2019 ist das S-Rating ein etablierter Prozess im Volkswagen Konzern. Dies ist ein konzerneinheitliches Instrument, mit dem die Nachhaltigkeitsperformance von Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko in den Bereichen Umwelt, Soziales und Integrität geprüft wird und mit dem Risiken abgeschwächt werden sollen.

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, bis 2040 ausweisen zu können, dass umsatzbasiert über 95 % der direkten Lieferanten ein positives S-Rating haben. Dies erfolgt im Rahmen der regenerate+. Die Strategie zielt darauf ab, die Lieferkette des Volkswagen Konzerns verantwortungsvoll zu gestalten, Risiken zu minimieren und einen positiven Beitrag für alle Partner zu leisten. Dazu gehört ebenfalls angeben zu können, dass 95 % der Lieferanten ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem haben, zum Beispiel ISO 14001 oder EMAS.

Als Zwischenziel hat sich der Volkswagen Konzern gesetzt, dass bis 2025 der Umsatzanteil der direkten Lieferanten mit positivem S-Rating 85 % des Gesamteinkaufsvolumens entsprechen soll. Die Erreichung des Ziels wird im Rahmen des Konzern-TOP-10-Programms kontinuierlich überprüft und überwacht.

## METRIKEN: ZAHLUNGSPRAKTIKEN

Zahlungsbedingungen im Zusammenhang mit Lieferanten sind in den Standardeinkaufsbedingungen der Volkswagen AG und in den anderen Konzerngesellschaften geregelt. Diese sind öffentlich verfügbar unter https://www.vwgroupsupply.com/one-kbp-pub/de/kbp_public/information/procurement_conditions_new/procurement_conditions_new.html. Für die Volkswagen AG ist festgelegt, dass Lieferanten innerhalb von 30 Tagen bezahlt werden. Die Bedingungen der Marken und Gesellschaften in den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten und Regionen weisen unterschiedliche Zahlungsziele aus, jeweils unter Beachtung der nationalen gesetzlichen Vorgaben. Die Fristen reichen hier von 30 bis 120 Tagen. Die Standardzahlungsbedingungen finden grundsätzlich Anwendung, individuelle Abweichungen als Teil eines ausgehandelten Lieferantenvertrags sind jedoch möglich. Dabei gibt es keine standardmäßige Abweichung für eine bestimmte Gruppe an Lieferanten. Der Volkswagen Konzern zahlt seine Verbindlichkeiten im Rahmen dieser beschriebenen Zahlungsziele.

Durchschnittlich werden im Volkswagen Konzern 53 Tage benötigt, um Rechnungen zu begleichen. Diese Angabe wurde für den Volkswagen Konzern über folgende Definition der Days Payable Outstanding (DPO) berechnet, welche auch zur internen Steuerung herangezogen wird:

$$\frac{\textbf{\textit{Verbindlichkeiten}}^{13}}{\textbf{\textit{Umsatzerlöse des Geschäftsjahres}}} \times \mathbf{365}$$

Zum Stichtag 31.12.2024 haben die großen, kapitalmarktorientierten deutschen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängige gerichtliche Mahnverfahren wegen Zahlungsverzugs, gegen die noch kein Widerspruch eingelegt wurde, in geringer Anzahl ermittelt. Anhängige Klageverfahren aufgrund Zahlungsverzugs werden im Bereich Rechtswesen bearbeitet und liegen zum Ende des Geschäftsjahres nur in unwesentlicher Höhe vor.

[13] Verbindlichkeiten umfassen neben den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen vereinzelte lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten.

# Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht

## ANGABEN ZUR SORGFALTSPFLICHT

### INDEX DER SORGFALTSPFLICHT IM NACHHALTIGKEITSBERICHT

| Kernelemente der Sorgfaltspflicht | Kapitel |
|---|---|
| Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell | > „Nachhaltigkeitsmanagement“<br>> „Nachhaltigkeitsbezogene Aspekte im Vergütungssystem der Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG“<br>> Weitere Elemente in den jeweiligen Themenstandards |
| Einbindung betroffener Interessenträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht | > „Interessen und Standpunkte der Stakeholder“<br>> „Nachhaltigkeitsmanagement“<br>> “Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“<br>> Weitere Elemente in den jeweiligen Themenstandards |
| Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen | > „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“<br>> Weitere Elemente in den jeweiligen Themenstandards, sofern<br>> wesentliche negative Auswirkungen identifiziert wurden |
| Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen | > Beschreibung der Maßnahmen in den Themenstandards, sofern<br>> wesentliche negative Auswirkungen identifiziert wurden |
| Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation | > Beschreibung in den Themenstandards, ob und wie die Wirksamkeit<br>> dieser Bemühungen nachverfolgt werden und wie darüber kommuniziert wird |

## ESRS-INDIZES

## INDEX DER ESRS-ANGABEPFLICHTEN

| | | Kapitel/Abschnitt im Bericht | Seitenzahl (ab) |
|---|---|---|---|
| **ESRS 2 - Allgemeine Angaben** | | Allgemeine Informationen | |
| **BP-1** | Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung | Über diesen Nachhaltigkeitsbericht | 229 |
| **BP-2** | Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen | Über diesen Nachhaltigkeitsbericht | 229 |
| **GOV-1** | Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane | Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat | 243 |
| **GOV-2** | Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen des Unternehmens befassen | Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat;<br>Nachhaltigkeitsmanagement | 243<br>246 |
| **GOV-3** | Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme | Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat | 243 |
| **GOV-4** | Erklärung zur Sorgfaltspflicht | Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht: Angaben zur Sorgfaltspflicht | 444 |
| **GOV-5** | Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung | Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung | 249 |
| **SBM-1** | Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette | Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette und Strategie | 230 |
| **SBM-2** | Interessen und Standpunkte der Interessenträger | Interessen und Standpunkte der Stakeholder | 239 |
| **SBM-3** | Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell | Nachhaltigkeitsmanagement;<br>Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse;<br>In allen Themenstandards, jeweils unter Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell:<br>Klimawandel<br>Umweltverschmutzung<br>Wasser<br>Biologische Vielfalt und Ökosysteme<br>Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft<br>Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte<br>Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette<br>Corporate Citizenship<br>Kundinnen und Kunden<br>Informationen zur Unternehmensführung<br>Klimawandel: Strategie: Klimawandelresilienz;<br>Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete | 246<br>249<br><br><br><br>264<br>298<br>311<br>318<br>327<br>362<br>392<br>411<br>416<br>426<br>269<br><br>320 |
| **IRO-1** | Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen | Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse | 249 |
| **IRO-2** | In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten | Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse;<br>Index der ESRS-Angabepflichten;<br>Index der ESRS-Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben | 249<br>445<br>449 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **ESRS E1 - Klimawandel** | | **Klimawandel** | |
| **E1-1** | Übergangsplan für den Klimaschutz | Strategie: Klimawandel und Übergangsplan | 267 |
| **E1-2** | Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel | Managementkonzept: Dekarbonisierung | 270 |
| **E1-3** | Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten | Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel | 278 |
| **E1-4** | Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel | Ziele: Klimawandel | 272 |
| **E1-5** | Energieverbrauch und Energiemix | Metriken: Klimawandel | 287 |
| **E1-6** | THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen | Metriken: Klimawandel | 288 |
| **E1-7** | Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über $CO_2$-Zertifikate | Metriken: Klimawandel | 295 |
| **E1-8** | Interne $CO_2$-Bepreisung | Metriken: Klimawandel | 297 |
| **ESRS E2 - Umweltverschmutzung** | | Umweltverschmutzung | |
| **E2-1** | Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung | Managementkonzept: Umweltverschmutzung | 301 |
| **E2-2** | Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung | Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung | 304 |
| **E2-3** | Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung | Ziele: Umweltverschmutzung | 304 |
| **E2-4** | Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung | Metriken: Umweltverschmutzung | 307 |
| **E2-5** | Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe | Metriken: Umweltverschmutzung | 309 |
| **ESRS E3 - Wasser- und Meeresressourcen** | | Wasser | |
| **E3-1** | Konzepte im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen | Managementkonzept: Wasser | 312 |
| **E3-2** | Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen | Maßnahmen und Ressourcen: Wasser | 314 |
| **E3-3** | Ziele im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen | Ziele: Wasser | 313 |
| **E3-4** | Wasserverbrauch | Metriken: Wasser | 315 |
| **ESRS E4 - Biologische Vielfalt und Ökosysteme** | | Biologische Vielfalt und Ökosysteme | |
| **E4-1** | Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell | Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell | 319 |
| **E4-2** | Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen | Managementkonzept: Biologische Vielfalt und Ökosysteme | 322 |
| **E4-3** | Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen | Maßnahmen und Ressourcen: Biologische Vielfalt und Ökosysteme | 324 |
| **E4-4** | Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen | Ziele: Biologische Vielfalt und Ökosysteme | 324 |
| **E4-5** | Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen | Metriken: Biologische Vielfalt und Ökosysteme | 326 |
| **ESRS E5 - Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft** | | Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft | |
| **E5-1** | Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft | Managementkonzept: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft | 329 |
| **E5-2** | Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft | Maßnahmen und Ressourcen: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft | 331 |
| **E5-3** | Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft | Ziele: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft | 330 |
| **E5-4** | Ressourcenzuflüsse | Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft | 337 |
| **E5-5** | Ressourcenabflüsse | Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft | 341 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **ESRS S1 - Beschäftigte und Fremdarbeitsarbeitskräfte** | | **Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte** | |
| **S1-1** | Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens | Verfahren: Einbeziehung der Beschäftigten und Arbeitnehmervertreter in Bezug auf Auswirkunge;<br>Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte | 365<br>370 |
| **S1-2** | Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen | Verfahren: Einbeziehung der Beschäftigten und Arbeitnehmervertreter in Bezug auf Auswirkungen | 365 |
| **S1-3** | Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können | Verfahren: Verbesserung negativer Auswirkungen und Beschwerdekanäle | 367 |
| **S1-4** | Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen | Arbeitsbedingungen | 374 |
| **S1-5** | Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen | Arbeitsbedingungen;<br>Arbeits- und Gesundheitsschutz | 374<br>383 |
| **S1-6** | Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens | Arbeitsbedingungen | 374 |
| **S1-7** | Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens | Arbeitsbedingungen | 374 |
| **S1-8** | Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog | Arbeitsbedingungen | 374 |
| **S1-9** | Diversitätskennzahlen | Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit | 385 |
| **S1-10** | Angemessene Entlohnung | Arbeitsbedingungen | 374 |
| **S1-13** | Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung | Arbeitsbedingungen | 374 |
| **S1-14** | Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit | Arbeits- und Gesundheitsschutz | 383 |
| **S1-16** | Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung) | Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit | 385 |
| **S1-17** | Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten | Sonstige arbeitsbezogene Rechte | 389 |
| **ESRS S2 - Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette** | | Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette | |
| **S2-1** | Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette | Managementkonzept: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette | 395 |
| **S2-2** | Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen | Verfahren: Einbeziehung von Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette | 398 |
| **S2-3** | Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können | Verfahren: Abhilfe und Beschwerdekanäle | 400 |
| **S2-4** | Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen | Maßnahmen: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette;<br>Managementkonzept: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette | 401<br>395 |
| **S2-5** | Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen | Ziele: Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, Förderung positiver Auswirkungen und Umgang mit wesentlichen Risiken | 410 |
| **ESRS S3 - Unternehmensspezifische Angaben zu Corporate Citizenship im Rahmen von Societal Impact** | | Corporate Citizenship | |
| Unternehmensspezifische Angabe: Konzepte im Zusammenhang mit Corporate Citizenship im Rahmen von Societal Impact | | Managementkonzepte: Societal Impact und Corporate Citizenship | 412 |
| Unternehmensspezifische Angabe: Maßnahmen in Bezug auf Corporate Citizenship im Rahmen von Societal Impact | | Maßnahmen: Societal Impact und Corporate Citizenship | 413 |
| Unternehmensspezifische Angabe: Ziele in Bezug auf Corporate Citizenship im Rahmen von Societal Impact | | Ziele: Societal Impact und Corporate Citizenship | 415 |

| | | | |
|---|---|---|---|
| **ESRS S4 Verbraucher und Endnutzer** | | **Kundinnen und Kunden** | |
| **S4-1** | Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern | Managementkonzepte: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden | 417 |
| **S4-2** | Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen | Verfahren: Einbeziehung von Kundinnen und Kunden;<br>Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle | 419<br>419 |
| **S4-3** | Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können | Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle | 419 |
| **S4-4** | Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen | Maßnahmen: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden | 421 |
| **S4-5** | Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen | Ziele: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden | 424 |
| **ESRS G1 - Unternehmensführung** | | Informationen zur Unternehmensführung | |
| **G1-1** | Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung | Unternehmenskultur;<br>Schutz von Hinweisgebenden;<br>Korruption und Bestechung | 426<br>430<br>433 |
| **G1-2** | Management der Beziehungen zu Lieferanten | Management der Beziehungen zu Lieferanten und Zahlungspraktiken | 441 |
| **G1-3** | Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung | Korruption und Bestechung | 433 |
| **G1-4** | Korruptions- oder Bestechungsfälle | Korruption und Bestechung | 433 |
| **G1-5** | Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten | Politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten | 437 |
| **G1-6** | Zahlungspraktiken | Management der Beziehungen zu Lieferanten und Zahlungspraktiken | 443 |

| Angabepflicht | Datenpunkt | Beschreibung | SFDR-Referenz (1) | Säule-3-Referenz (2) | Benchmark-Verordnungs Referenz (3) | EU-Klimagesetz Referenz (4) | Verortung |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **ESRS 2 GOV-1** | 21 (d) | Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen | Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 1 | | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission (5), Anhang II | | Allgemeine Informationen: Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat |
| **ESRS 2 GOV-1** | 21 (e) | Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind | | | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II | | Allgemeine Informationen: Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat |
| **ESRS 2 GOV-4** | 30 | Erklärung zur Sorgfaltspflicht | Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 3 | | | | Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht: Angaben zur Sorgfaltspflicht |
| **ESRS 2 SBM-1** | 40 (d) i | Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen | Indikator Nr. 4 Tabelle 1 in Anhang 1 | Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverord-nung (EU) 2022/2453 der Kommission (6), Tabelle 1: Qualitative Angaben zu Umweltrisiken, und Tabelle 2: Qualitative Angaben zu sozialen Risiken | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II | | Allgemeine Informationen: Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette und Strategie |
| **ESRS 2 SBM-1** | 40 (d) ii | Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien | Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 2 | | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II | | Nicht wesentlich |
| **ESRS 2 SBM-1** | 40 (d) iii | Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen | Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 1 | | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 (7), Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II | | Nicht wesentlich |
| **ESRS 2 SBM-1** | 40 (d) iv | Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak | | | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 202 0/1816, Anhang II | | Nicht wesentlich |
| **ESRS E1-1** | 14 | Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050 | | | | Verordnung (EU) 021/1119, Artikel 2 Absatz 1 | Klimawandel: Strategie: Klimawandel und Übergangsplan |
| **ESRS E1-1** | 16 (g) | Unternehmen, die von den Paris- abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind | | Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverord-nung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2 | | Klimawandel: Strategie: Klimawandel und Übergangsplan |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit | | |
| **ESRS E1-4** | 34 | THG-Emissionsreduktionsziele | Indikator Nr. 4 in Anhang 1 Tabelle 2 | Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 6 | Klimawandel: Ziele: Klimawandel |
| **ESRS E1-5** | 38 | Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren) | Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1 und Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 2 | | | Klimawandel: Metriken: Klimawandel |
| **ESRS E1-5** | 37 | Energieverbrauch und Energiemix | Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1 | | | Klimawandel: Metriken: Klimawandel |
| **ESRS E1-5** | 40 - 43 | Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren | Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 1 | | | Klimawandel: Metriken: Klimawandel |
| **ESRS E1-6** | 44 | THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen | Indikatoren Nr. 1 und 2 in Anhang 1 Tabelle 1 | Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1 | Klimawandel: Metriken: Klimawandel |
| **ESRS E1-6** | 53 - 55 | Intensität der THG-Bruttoemissionen | Indikator Nr. 3 Tabelle 1 in Anhang 1 | Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 8 Absatz 1 | Klimawandel: Metriken: Klimawandel |

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen | | | |
| **ESRS E1-7** | 56 | Entnahme von Treibhausgasen und $CO_2$-Zertifikate | | | | Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1 | Klimawandel: Metriken: Klimawandel |
| **ESRS E1-9** | 66 | Risikoposition des Referenzwert- Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken | | | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II | | Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2024 |
| **ESRS E1-9** | 66 (a); 66 (c) | Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko; Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischen Risiko befinden | | Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverord-nung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absätze 46 und 47; Meldebogen 5: Anlagebuch – Physisches Risiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Risikopositionen mit physischem Risiko | | | Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2024 |
| **ESRS E1-9** | 67 (c) | Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen | | Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverord-nung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absatz 34; Meldebogen 2: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Durch Immobilien besicherte Darlehen – Energieeffizienz der Sicherheiten | | | Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2024 |
| **ESRS E1-9** | 69 | Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen | | | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission, Anhang II | | Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2024 |
| **ESRS E2-4** | 28 | Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, | Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 1 Indikator Nr. 2 in Anhang 1 Tabelle 2 Indikator Nr. 1 in Anhang 1 Tabelle 2 | | | | Umweltverschmutzung: Metriken: Umweltverschmutzung |

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | | der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird | Indikator Nr. 3 in Anhang 1 Tabelle 2 | |
| **ESRS E3-1** | 9 | Wasser- und Meeresressourcen | Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 2 | Wasser: Managementkonzept Wasser |
| **ESRS E3-1** | 13 | Spezielles Konzept | Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 2 | Wasser: Managementkonzept Wasser |
| **ESRS E3-1** | 14 | Nachhaltige Ozeane und Meere | Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2 | Nicht wesentlich |
| **ESRS E3-4** | 28 (c) | Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers | Indikator Nr. 6,2 in Anhang 1 Tabelle 2 | Wasser: Metriken: Wasser |
| **ESRS E3-4** | 29 | Gesamtwasserverbrauch in $m^3$ je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten | Indikator Nr. 6,1 in Anhang 1 Tabelle 2 | Wasser: Metriken: Wasser |
| **ESRS 2- SBM-3 - E4** | 16 (a) i | | Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 1 | Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete |
| **ESRS 2- SBM-3 - E4** | 16 (b) | | Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 2 | Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete |
| **ESRS 2- SBM-3 - E4** | 16 (c) | | Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 2 | Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete |
| **ESRS E4-2** | 24 (b) | Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft | Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 2 | Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Managementkonzept Biologische Vielfalt und Ökosysteme |
| **ESRS E4-2** | 24 (c) | Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere | Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2 | Nicht wesentlich |
| **ESRS E4-2** | 24 (d) | Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung | Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 2 | Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Managementkonzept Biologische Vielfalt und Ökosysteme |
| **ESRS E5-5** | 37 (d) | Nicht recycelte Abfälle | Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 2 | Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft: Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft |
| **ESRS E5-5** | 39 | Gefährliche und radioaktive Abfälle | Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 1 | Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft: Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft |
| **ESRS 2- SBM3 - S1** | 14 (f) | Risiko von Zwangsarbeit | Indikator Nr. 13 in Anhang I Tabelle 3 | Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Wesentliche Auswirkungen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell |
| **ESRS 2- SBM3 - S1** | 14 (g) | Risiko von Kinderarbeit | Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 3 | Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Wesentliche Auswirkungen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell |
| **ESRS S1-1** | 20 | Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik | Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 | Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | in Anhang I Tabelle 1 | | |
| **ESRS S1-1** | 21 | Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden | | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II | Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte |
| **ESRS S1-1** | 22 | Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels | Indikator Nr. 11 in Anhang I Tabelle 3 | | Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte |
| **ESRS S1-1** | 23 | Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen | Indikator Nr. 1 in Anhang I Tabelle 3 | | Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte |
| **ESRS S1-3** | 32 (c) | Bearbeitung von Beschwerden | Indikator Nr. 5 in Anhang I Tabelle 3 | | Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Verfahren: Verbesserung negativer Auswirkungen und Beschwerdekanäle |
| **ESRS S1-14** | 88 (b) and (c) | Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle | Indikator Nr. 2 in Anhang I Tabelle 3 | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II | Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Arbeits- und Gesundheitsschutz |
| **ESRS S1-14** | 88 (e) | Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage | Indikator Nr. 3 in Anhang I Tabelle 3 | | Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2024 |
| **ESRS S1-16** | 97 (a) | Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle | Indikator Nr. 12 in Anhang I Tabelle 1 | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II | Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit |
| **ESRS S1-16** | 97 (b) | Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane | Indikator Nr. 8 in Anhang I Tabelle 3 | | Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit |
| **ESRS S1-17** | 103 (a) | Fälle von Diskriminierung | Indikator Nr. 7 in Anhang I Tabelle 3 | | Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Sonstige Arbeitsbezogene Rechte |
| **ESRS S1-17** | 104 (a) | Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD- Leitlinien | Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1 und Indikator Nr. 14 in Anhang I Tabelle 3 | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1 | Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Sonstige Arbeitsbezogene Rechte |
| **ESRS 2- SBM3 – S2** | 11 (b) | Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette | Indikatoren Nr. 12 und 13 in Anhang I Tabelle 3 | | Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette: Wesentliche Auswirkungen und Risiken und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell |
| **ESRS S2-1** | 17 | Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik | Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1 | | Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette: Managementkonzept: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **ESRS S2-1** | 18 | Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette | Indikatoren Nr. 11 und 4 in Anhang 1 Tabelle 3 | | Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette: Managementkonzept: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette |
| **ESRS S2-1** | 19 | Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD- Leitlinien | Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1 | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1 | Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette: Managementkonzept: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette |
| **ESRS S2-1** | 19 | Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden | | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II | Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette: Managementkonzept: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette |
| **ESRS S2-4** | 36 | Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette | Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3 | | Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette: Managementkonzept: Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette |
| **ESRS S3-1** | 16 | Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte | Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1 | | Nicht wesentlich |
| **ESRS S3-1** | 17 | Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien | Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1 | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1 | Nicht wesentlich |
| **ESRS S3-4** | 36 | Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette | Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3 | | Nicht wesentlich |
| **ESRS S4-1** | 16 | Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern | Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1 | | Kundinnen und Kunden: Managementkonzepte: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden |
| **ESRS S4-1** | 17 | Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien | Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1 | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1 | Nicht einschlägig |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **ESRS S4-4** | 35 | Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten | Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3 | | Nicht einschlägig |
| **ESRS G1-1** | 10 (b) | Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption | Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 3 | | Nicht einschlägig |
| **ESRS G1-1** | 10 (d) | Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers) | Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 3 | | Informationen zur Unternehmensführung: Schutz von Hinweisgebenden |
| **ESRS G1-4** | 24 (a) | Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften | Indikator Nr. 17 in Anhang 1 Tabelle 3 | Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II | Informationen zur Unternehmensführung: Korruption und Bestechung |
| **ESRS G1-4** | 24 (b) | Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung | Indikator Nr. 16 in Anhang 1 Tabelle 3 | | Informationen zur Unternehmensführung: Korruption und Bestechung |

**1** Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über nachhaltigkeitsbezogene Offenlegungspflichten im Finanzdienstleistungssektor (ABl. L 317 vom 9.12.2019, S. 1).

**2** Verordnung (EU) Nr. 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über Aufsichtsanforderungen an Kreditinstitute und Wertpapierfirmen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 648/2012 (Eigenmittelverordnung) (ABl. L 176 vom 27.6.2013, S. 1).

**3** Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über Indizes, die bei Finanzinstrumenten und Finanzkontrakten als Referenzwert oder zur Messung der Wertentwicklung eines Investmentfonds verwendet werden, und zur Änderung der Richtlinien 2008/48/EG und 2014/17/EU sowie der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 (ABl. L 171 vom 29.6.2016, S. 1).

**4** Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz") (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

**5** Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission vom 17. Juli 2020 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Erläuterung in der Referenzwert-Erklärung, wie Umwelt-, Sozial- und Governance-Faktoren in den einzelnen Referenzwerten, die zur Verfügung gestellt und veröffentlicht werden, berücksichtigt werden (ABl. L 406 vom 3.12.2020, S. 1).

**6** Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission vom 30. November 2022zur Änderung der in der Durchführungsverordnung (EU) 2021/637 festgelegten technischen Durchführungsstandards im Hinblick auf die Offenlegung der Umwelt-, Sozial- und Unternehmensführungsrisiken (ABl. L 324 vom 19.12.2022, S. 1).

**7** Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission vom 17. Juli 2020zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf Mindeststandards für EU-Referenzwerte für den klimabedingten Wandel und für Paris-abgestimmte EU-Referenzwerte (ABl. L 406 vom 3.12.2020, S. 17).

## STANDORTE IN DER NÄHE VON ODER IN BIODIVERSITÄTSSENSIBLEN GEBIETEN

| | | Markengruppe Core | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nr. | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| | Standort | Volkswagen Werk Anchieta | Volkswagen Werk Bratislava | Volkswagen Werk Chattanooga | Volkswagen Werk Curitiba | Volkswagen Werk Emden | Volkswagen Werk GM Dresden |
| Allgemeine Informationen | Kategorie | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion |
| | Land | Brasilien | Slowakei | USA | Brasilien | Deutschland | Deutschland |
| Aktivität | ISIC-Gruppe (ENCORE) | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen |
| | Werkfläche [ha] | 165,3 | 243,7 | 443,5 | 128,8 | 412,9 | 13,2 |
| Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE) | Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] |
| | Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] |
| Ökologischer Zustand des | Biodiversity Intactness Index (BII) [%] | 27 | 33,4 | 45,6 | 46,1 | 40,8 | 36,2 |
| | Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%] | 26,3 | 26,3 | 21,5 | 27,3 | 26,3 | 26,3 |
| Biodiversitätssensible Gebiete | Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m) | 4 | 7 | 1 | 1 | 6 | 3 |
| | Namen der Schutzgebiete | - Parque Estadual Águas Da Billings<br>- Parque Natural Muanicipal Do Pedroso<br>- Parque Natural municipal Estorit Virgílio Simionato<br>- Área De Protecao Ambiental Haras Sao Bernardo | - Zahorske Pomoravie<br>- Devinske aluvium Moravy<br>- Morava<br>- March-Thaya-Auen<br>- Stokeravska vapenka<br>- Devinska Kobyla<br>- Devinske Jazero | - Enterprise South Park | - Área De Proteção Ambiental Do Iguaçú | - Unterems und Außenems Waddenzee<br>- Emsmarsch von Leer bis Emden<br>Krummhörn<br>- Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer<br>- Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer | - Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg<br>- Prießnitzgrund<br>- Täler von Vereinigter und Wilder Weißeritz |

| | | Markengruppe Core | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nr. | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| Allgemeine Informationen | Standort | **Volkswagen Werk Osnabrück** | **Volkswagen Werk Palmela** | **Volkswagen Werk Wolfsburg** | **Volkswagen Werk Zwickau** | **Volkswagen Nutzfahrzeuge Werk Hannover** |
| | Kategorie | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion |
| | Land | Deutschland | Großbritannien und Nordirland | Deutschland | Deutschland | Deutschland |
| Aktivität | ISIC-Gruppe (ENCORE) | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen,<br>Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen |
| | Werkfläche [ha] | 48,1 | 140,5 | 1624,3 | 190,6 | 138,1 |
| Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE) | Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE)<br>[M: medium, H: high, VH: very high] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH];<br>- Fläche der Landnutzung [H]<br>- Treibhausgasemissionen [H];<br>- Emissionen von Nicht-THG-Luftschadstoffen [H];<br>- Erzeugung und Freisetzung von festen Abfällen [H];<br>- Volumen des Wasserverbrauchs [M]<br>- Gewinnung anderer biotischer Ressourcen [M]<br>- Emissionen von nährstoffhaltigen Boden- und Wasserschadstoffen [M];<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] |
| | Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE)<br>[M: medium, H: high] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Wasserversorgung [H];<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [H]<br>- Globale Klimaregulierung [M]<br>- Boden- und Sedimentrückhaltung [M];<br>- Abbau fester Abfälle [M]<br>- Wasseraufbereitung [M];<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] |
| Ökologischer Zustand des | Biodiversity Intactness Index (BII) [%] | 35,5 | 32,2 | 27,6 | 44,9 | 35,50 |
| | Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%] | 26,3 | 26,3 | 26,3 | 26,3 | 26,3 |
| Biodiversitätssensible Gebiete | Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m) | 1 | 1 | 4 | 3 | 1 |
| | Namen der Schutzgebiete | - Kammmolch-Biotop Palsterkamp | - Arrábida / Espichel | - Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker<br>- Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg<br>- Drömling<br>- Barnbruch | - Mittleres Zwickauer Muldetal<br>- Bachtäler im Oberen Pleißeland<br>- Am Rümpfwald Glauchau | - Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker |

| | | Markengruppe Core | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nr. | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 |
| Allgemeine Informationen | Standort | **Volkswagen Nutzfahrzeuge Werk Poznan** | **SEAT Werk Barcelona** | **SEAT Werk El Prat** | **SEAT Werk Martorell** | **Škoda Werk Mladá Boleslav** |
| | Kategorie | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion |
| | Land | Polen | Spanien | Spanien | Spanien | Tschechische Republik |
| Aktivität | ISIC-Gruppe (ENCORE) | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen, Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen |
| | Werkfläche [ha] | 46,8 | 39,4 | 18,5 | 287,2 | 663 |
| Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE) | Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) (VH)<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen (M) | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Fläche der Landnutzung [H]<br>- Treibhausgasemissionen [H]<br>- Emissionen von Nicht-THG-Luftschadstoffen [H]<br>- Erzeugung und Freisetzung von festen Abfällen [H]<br>- Volumen des Wasserverbrauchs [M]<br>- Gewinnung anderer biotischer Ressourcen [M]<br>- Emissionen von nährstoffhaltigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] |
| | Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Wasserversorgung [H]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [H]<br>- Globale Klimaregulierung [M]<br>- Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Abbau fester Abfälle [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] |
| Ökologischer Zustand des | Biodiversity Intactness Index (BII) [%] | 37,8 | 28,4 | 30,2 | 36 | 34,8 |
| | Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%] | 26,3 | 26,3 | 26,3 | 26,3 | 26,3 |
| Biodiversitätssensible Gebiete | Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m) | 2 | 2 | 2 | 2 | 3 |
| | Namen der Schutzgebiete | - Dolina Cybiny<br>- Fortyfikacje w Poznaniu | - Delta del Llobregat<br>- Espacio marino del Baix Llobregat-Garraf | - Delta del Llobregat<br>- Espacio marino del Baix Llobregat-Garraf | - Montserrat-Roques Blanques-riu Llobregat<br>- Serres del Litoral central | - Radouc<br>- Chlum u Neprevázky<br>- Bezdecin |

| | | Markengruppe Core | Volkswagen Group Technology | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nr. | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 |
| Allgemeine Informationen | Standort | Škoda Werk Vrchlabi | Volkswagen Werk Braunschweig | Volkswagen Werk Chemnitz | Volkswagen Werk Kassel | Volkswagen Werk Martin | Volkswagen Werk São Carlos |
| | Kategorie | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion |
| | Land | Tschechische Republik | Deutschland | Deutschland | Deutschland | Slowakei | Brasilien |
| Aktivität | ISIC-Gruppe (ENCORE) | Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge | Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge | Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge | Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge | Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge | Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge |
| | Werkfläche [ha] | 35,1 | 116,9 | 25,9 | 322,2 | 28,1 | 73 |
| Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE) | Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] |
| | Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] |
| Ökologischer Zustand des | Biodiversity Intactness Index (BII) [%] | 43 | 38,5 | 37 | 29,6 | 45,1 | 40,1 |
| | Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%] | 26,3 | 26,3 | 26,3 | 26,3 | 26,3 | 29,1 |
| Biodiversitätssensible Gebiete | Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m) | 1 | 3 | 2 | 4 | 2 | 1 |
| | Namen der Schutzgebiete | - Krkonose | - Aller (mit Barnbruch), untere Leine, untere Oker<br>- Riddagshäuser Teiche<br>- Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg | - Zwönitztal<br>- Separate Fledermausquartiere im Raum Chemnitz und Freiberg | - Fuldaaue um Kassel<br>- Baunsberg<br>- Dönche<br>- Habichtswald und Seilerberg bei Ehlen | - Mala Fatra<br>- Uholniky | - Apa Corumbataí, Botucatu E Tejupá Perimetro Corumbataí |

| | | Markengruppe Progressive | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nr. | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 |
| Allgemeine Informationen | Standort | **Audi Werk Brüssel** | **Audi Werk Györ** | **Audi Werk Ingolstadt** | **Audi Werk Neckarsulm** | **Audi Standort Münchsmünster** |
| | Kategorie | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion | Sign. Op. Standort |
| | Land | Belgien | Ungarn | Deutschland | Deutschland | Deutschland |
| Aktivität | ISIC-Gruppe (ENCORE) | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge |
| | Werkfläche [ha] | 56,2 | 516,1 | 286 | 142,2 | 54,1 |
| Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE) | Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] |
| | Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] |
| Ökologischer Zustand des | Biodiversity Intactness Index (BII) [%] | 31,5 | 30 | 29,7 | 33,7 | |
| | Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%] | 26,3 | 26,3 | 26,3 | 26,3 | |
| Biodiversitätssensible Gebiete | Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m) | 3 | 2 | 4 | 2 | 1 |
| | Namen der Schutzgebiete | - Zones Boisées et ouvertes au Sud de la Région bruxelloise – complexe Verrewinkel – Kinsendael<br>- Hallerbos en naije boscomplexen met brongebieden en heiden<br>- La Forêt de Soignes avec lisières et domaines boisés et la Vallée de la Woluwe – complexe Forêt de Soignes – Vallée de la Woluwe | - Gönyüi-homokvidék<br>- Szigetköz | - Donauauen zwischen Ingolstadt und Weltenburg<br>- Donauauen mit Gerolfinger Eichenwald<br>- Standortübungsplatz Ingolstadt - Hepberg | - Untere Jagst und unterer Kocher<br>- Jagst mit Seitentälern | - Donauauen zwischen Ingolstadt und Weltenburg |

| | | Markengruppe Progressive | | | | | Markengruppe Sport Luxury |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nr. | 28 | 29 | 30 | 31 | 32 | 33 |
| Allgemeine Informationen | Standort | **Audi Standort Neuburg** | **Audi Standort Neustadt** | **Lamborghini Werk S'Agata Bolognese** | **Bentley Werk Crewe** | **Ducati Werk Bologna** | **Porsche Werk Leipzig** |
| | Kategorie | Sign. Op. Standort | Sign. Op. Standort | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion |
| | Land | Deutschland | Deutschland | Italien | Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland | Italien | Deutschland |
| Aktivität | ISIC-Gruppe (ENCORE) | Herstellung von Kraftfahrzeugen/ Prüfgelände | Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen |
| | Werkfläche [ha] | 46,60 | 259,6 | 50 | 55,1 | 11,6 | 429,3 |
| Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE) | Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) (VH)<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen (M) | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] |
| | Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] |
| Ökologischer Zustand des | Biodiversity Intactness Index (BII) [%] | 48 | 55 | 32,3 | 36,9 | 25,1 | 33,1 |
| | Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%] | 20 | 21 | 26,3 | 20,8 | 26,3 | 26,3 |
| Biodiversitätssensible Gebiete | Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m) | 3 | 2 | 2 | 1 | 2 | 3 |
| | Namen der Schutzgebiete | - Donaumoosbäche, Zucheringer Wörth und Brucker Forst<br>- Donauauen mit Gerolfinger Eichenwald<br>- Donauauen zwischen Lechmündung und Ingolstadt | - Donauauen zwischen Ingolstadt und Weltenburg<br>- NATO-Übungsplatz Siegenburg | - Manzolino<br>- Torrazzuolo | - Sandbach Flashes | - Golena San Vitale e Golena del Lippo<br>- Boschi di San Luca e Destra Reno | - Brösen Glesien und Tannenwald<br>- Leipziger Auwald<br>- Leipziger Auensystem |

| | | Markengruppe Sport Luxury | | MAN Energy Solutions | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nr. | 34 | 35 | 36 | 37 | 38 | 39 |
| Allgemeine Informationen | Standort | **Porsche Werk Stuttgart** | **Porsche Entwicklungszentrum Weissach** | **MAN Energy Solutions Werk Augsburg** | **MAN Energy Solutions Werk Berlin** | **MAN Energy Solutions Werk Deggendorf** | **MAN Energy Solutions Werk Frederikshavn** |
| | Kategorie | Produktion | Sign. Op. Standort | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion |
| | Land | Deutschland | Deutschland | Deutschland | Deutschland | Deutschland | Dänemark |
| Aktivität | ISIC-Gruppe (ENCORE) | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Sondermaschinen | Herstellung von Sondermaschinen | Herstellung von Sondermaschinen | Herstellung von Sondermaschinen |
| | Werkfläche [ha] | 71,8 | 100,2 | 30,6 | 3,1 | 5,8 | 12,4 |
| Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE) | Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]<br>- Volumen des Wasserverbrauchs [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]<br>- Volumen des Wasserverbrauchs [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]<br>- Volumen des Wasserverbrauchs [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]<br>- Volumen des Wasserverbrauchs [M] |
| | Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Wasserversorgung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Wasserversorgung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Wasserversorgung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Wasserversorgung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] |
| Ökologischer Zustand des | Biodiversity Intactness Index (BII) [%] | 35,5 | | 36,9 | 38,7 | 50,2 | 40,7 |
| | Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%] | 26,3 | | 26,3 | 26,3 | 26,3 | 26,3 |
| Biodiversitätssensible Gebiete | Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m) | 2 | 1 | 3 | 4 | 3 | 3 |
| | Namen der Schutzgebiete | - Glemswald und Stuttgarter Bucht<br>- Vogelinsel Max-Eyth-See | - Strohgäu und unteres Enztal | - Lechauen nördlich Augsburg<br>- Lechauen zwischen Königsbrunn und Augsburg<br>- Höh- Hörgelau- und Schwarzgraben, Lechbrenne nördlich Augsburg | - Wasserwerk Tegel<br>- Tegeler Fließtal<br>- Baumberge<br>- Spandauer Forst | - Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen<br>- Isarmündung<br>- Extensivwiesen östlich Deggendorf | - Hirsholmene<br>- Hirsholmene, havet vest herfo og Ellinge A's udlob<br>- Bangsbo Ada log omliggende overdrevsomrader |

| | | MAN Energy Solutions | |
|---|---|---|---|
| | Nr. | 40 | 41 |
| Allgemeine Informationen | Standort | MAN Energy Solutions Werk Kopenhagen | MAN Energy Solutions Werk Saint-Nazaire |
| | Kategorie | Produktion | Produktion |
| | Land | Dänemark | Frankreich |
| Aktivität | ISIC-Gruppe (ENCORE) | Herstellung von Sondermaschinen | Herstellung von Sondermaschinen |
| | Werkfläche [ha] | 5,5 | 5,1 |
| Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE) | Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]<br>- Volumen des Wasserverbrauchs [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]<br>- Volumen des Wasserverbrauchs [M] |
| | Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high] | - Wasserversorgung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Wasserversorgung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] |
| Ökologischer Zustand des | Biodiversity Intactness Index (BII) [%] | 34,1 | 29,1 |
| | Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%] | 26,3 | 26,3 |
| Biodiversitätssensible Gebiete | Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m) | 1 | 5 |
| | Namen der Schutzgebiete | - Vestamager og havet syd for | - Estuaire de la Loire Nord<br>- Estuaire de la Loire – Baie de Bourgneuf<br>- Estuaire de la Loire<br>- Grande Brière, marais de Donges et du Brivet<br>- Grande Brière et marais de Donges |

| | | Traton Group | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nr. | 42 | 43 | 44 | 45 | 46 | 47 |
| Allgemeine Informationen | Standort | **Scania Werk Angers** | **Scania Werk Luleå** | **Scania Werk Meppel** | **Scania Werk São Paulo** | **Scania Werk Slupsk** | **Scania Werk Södertälje** |
| | Kategorie | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion |
| | Land | Frankreich | Schweden | Niederlande | Brasilien | Polen | Schweden |
| Aktivität | ISIC-Gruppe (ENCORE) | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge | Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen |
| | Werkfläche [ha] | 37,3 | 15,8 | 11,1 | 43,2 | 14,2 | 421,3 |
| Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE) | Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] |
| | Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] |
| Ökologischer Zustand des | Biodiversity Intactness Index (BII) [%] | 38,2 | 45,8 | 48,3 | 29 | 46,5 | 29,9 |
| | Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%] | 26,3 | 11,2 | 26,3 | 26,3 | 26,3 | 26,3 |
| Biodiversitätssensible Gebiete | Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m) | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 3 |
| | Namen der Schutzgebiete | - Basses vallées angevines, aval de la rivière Mayenne et prairies de la Baumette | - Gammelstadsviken | - De Wieden | - Área De Proteção Ambiental Haras São Bernardo | - Dolina Slupi | - Kvedesta<br>- Brant syd Lanaren<br>- Stangberget |

| | | Traton Group | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nr. | 48 | 49 | 50 | 51 | 52 | 53 |
| Allgemeine Informationen | Standort | **Scania Werk Zwolle** | **MAN T&B Werk Krakau** | **MAN T&B Werk München** | **MAN T&B Werk Nürnberg** | **MAN Werk Pinetown** | **MAN Werk Salzgitter** |
| | Kategorie | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion |
| | Land | Niederlande | Polen | Deutschland | Deutschland | Südafrika | Deutschland |
| Aktivität | ISIC-Gruppe (ENCORE) | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen |
| | Werkfläche [ha] | 37 | 116,1 | 94 | 35,5 | 5,4 | 71,5 |
| Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE) | Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) (VH)<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen (M) | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] |
| | Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] |
| Ökologischer Zustand des | Biodiversity Intactness Index (BII) [%] | 38,1 | 37,8 | 35 | 33,9 | 26,4 | 40,7 |
| | Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%] | 26,3 | 26,3 | 26,3 | 26,3 | 26,3 | 26,3 |
| Biodiversitätssensible Gebiete | Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m) | 3 | 1 | 3 | 4 | 3 | 1 |
| | Namen der Schutzgebiete | - Rijntakken<br>- Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht<br>- Veluwe | - Puszcza Niepolomicka | - Allacher Forst und Angerlohe<br>- Gräben und Niedermoorreste im Dachauer Moos<br>- Nymphenburger Park mit Allee und Kapuzinerhölzl | - Nürnberger Reichswald<br>- Rednitztal in Nürnberg<br>- Tiergarten Nürnberg mit Schmausenbuck<br>- Sandheiden im mittelfränkischen Becken | - Marion Wood Nature Reserve<br>- New Germany Nature Reserve<br>- Krantzkloof Nature Reserve | - Heerter See |

| | | Traton Group | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Nr. | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 |
| Allgemeine Informationen | Standort | **MAN Werk Starachowice** | **International Motors Werk Huntsville** | **International Motors Werk Springfield** | **International Motors Werk Tulsa** | **Volkswagen Truck & Bus Werk Resende** |
| | Kategorie | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion | Produktion |
| | Land | Polen | USA | USA | USA | Brasilien |
| Aktivität | ISIC-Gruppe (ENCORE) | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen | Herstellung von Kraftfahrzeugen |
| | Werkfläche [ha] | 29,9 | 34,4 | 180,6 | 51 | 108,4 |
| Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE) | Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] | - Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]<br>- Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] |
| | Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] | - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]<br>- Wasseraufbereitung [M]<br>- Regulierung des Wasserdurchflusses [M]<br>- Hochwasserschutz [M]<br>- Abschwächung von Stürmen [M] |
| Ökologischer Zustand des | Biodiversity Intactness Index (BII) [%] | 45,2 | 33,1 | 40,1 | 24,8 | 45 |
| | Mittlere Artenhäufigkeit (GLOBIO) [%] | 26,3 | 27,2 | 26,3 | 26,3 | 26,3 |
| Biodiversitätssensible Gebiete | Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m) | 2 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| | Namen der Schutzgebiete | - Ostoja Sieradowicka<br>- Uroczska Lasów Strachowickich | - Beaver Dam Nature Trail | - Cedar Bog Nature Preserve | - Oxley Nature Center | - Refúgio De Vida Silvestre Estadual Da Lagoa Da Turfeira |

# Nichtfinanzielle Kennzahlen 2024 der Volkswagen AG

Für die im Berichtsjahr abzugebende nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 289b bis e HGB wurde im Nachhaltigkeitsbericht die zusammengefasste Darstellung gewählt. Bei den vorstehenden Ausführungen im Nachhaltigkeitsbericht gelten alle Angaben, Regelungen, dargestellten Prozesse und Kennzahlen stets für den Volkswagen Konzern einschließlich der Volkswagen AG. Es wurden keine zusätzlichen Aspekte nach dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz identifiziert, die ausschließlich für die Volkswagen AG gelten. Als Mutterunternehmen des Volkswagen Konzerns unterliegt die Volkswagen AG grundsätzlich den gleichen voraussichtlichen Entwicklungen sowie Risiken und Chancen. Nachfolgend finden Sie eine Tabelle wesentlicher nichtfinanzieller Kennzahlen der Volkswagen AG.

## WESENTLICHE NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN DER VOLKSWAGEN AG

| | 2024 |
|---|---|
| Personal | |
| Beschäftigte zum 31.12. | 112.091 |
| Frauenanteil Beschäftige in % | 18,9 |
| Frauenanteil Top-Management in % | 10,3 |
| Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Beschäftigtem pro Jahr | 10,3 |
| Total Recordable Injury Rate (TRIR) | 12,5 |
| Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) | 7,4 |
| Umwelt | |
| Energieverbrauch gesamt in Mio. MWh | 1,8 |
| THG-Emissionen Scope 1 in Mio. t $CO_{2e}$ | 1,4 |
| THG-Emissionen Scope 2 (marktbasiert) in Mio. t $CO_{2e}$ | 0,1 |
| Wasserverbrauch in Mio. $m^3$ | 0,7 |
| Abfälle gesamt in Mio. t | 0,6 |

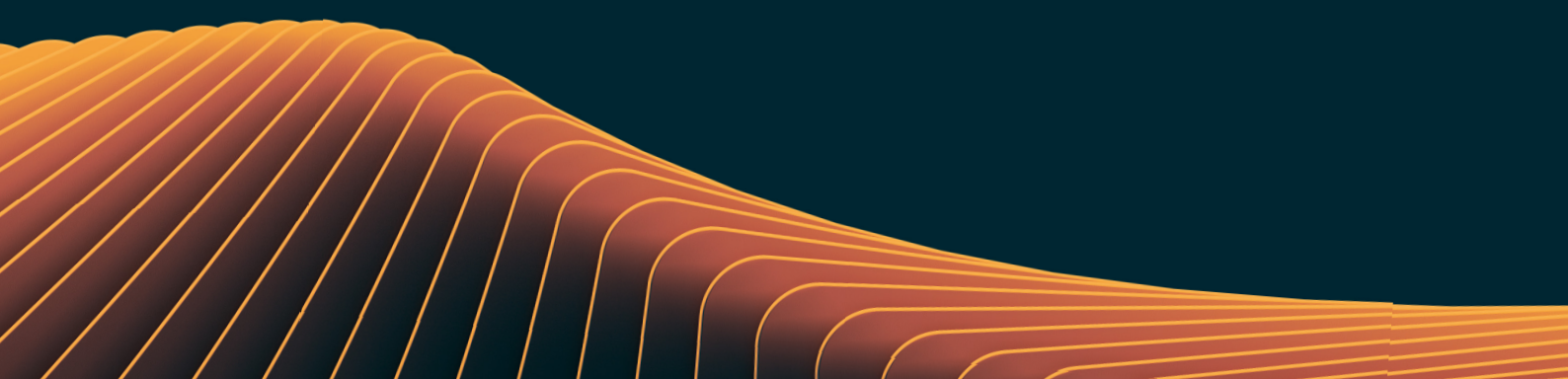
# 6

# Konzernabschluss


**470** Gewinn- und Verlustrechnung
**471** Gesamtergebnisrechnung
**473** Bilanz
**475** Eigenkapitalentwicklung
**476** Kapitalflussrechnung
**477** Anhang

**646** Versicherung der gesetzlichen Vertreter
**647** Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

**661** Prüfungsvermerk zum Nachhaltigkeitsbericht
**667** Prüfungsvermerk zum Vergütungsbericht

## Konzernabschluss


**470** Gewinn- und Verlustrechnung
**471** Gesamtergebnisrechnung
**473** Bilanz
**475** Eigenkapitalentwicklung
**476** Kapitalflussrechnung


## Anhang


**477** Allgemeine Angaben
**477** Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS
**478** Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS
**479** Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8
**480** Wesentliche Ereignisse
**486** Auswirkungen des Klimawandels
**487** Konzernkreis
**498** Währungsumrechnung
**499** Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
**510** Segmentberichterstattung
**513** Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
**513** 1. Umsatzerlöse
**514** 2. Kosten der Umsatzerlöse
**514** 3. Vertriebskosten
**514** 4. Verwaltungskosten
**515** 5. Sonstige betriebliche Erträge
**516** 6. Sonstige betriebliche Aufwendungen
**516** 7. Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen
**517** 8. Zinsergebnis
**517** 9. Übriges Finanzergebnis
**518** 10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
**522** 11. Ergebnis je Aktie
**523** Erläuterungen zur Bilanz
**523** 12. Immaterielle Vermögenswerte
**527** 13. Sachanlagen
**529** 14. Vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
**530** 15. At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen
**532** 16. Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen
**532** 17. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte
**533** 18. Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen
**534** 19. Ertragsteueransprüche
**534** 20. Vorräte
**535** 21. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
**535** 22. Wertpapiere und Termingeldanlagen
**535** 23. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente
**536** 24. Eigenkapital
**538** 25. Lang- und kurzfristige Finanzschulden
**539** 26. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten
**540** 27. Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten
**540** 28. Ertragsteuerverpflichtungen
**541** 29. Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen
**548** 30. Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen
**549** 31. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
**550** Sonstige Erläuterungen
**550** 32. IAS 23 (Fremdkapitalkosten)
**550** 33. IFRS 16 (Leasingverhältnisse)
**555** 34. IFRS 7 (Finanzinstrumente)
**569** 35. Kapitalflussrechnung
**571** 36. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente
**597** 37. Kapitalmanagement
**599** 38. Eventualverbindlichkeiten
**600** 39. Rechtsstreitigkeiten
**612** 40. Sonstige finanzielle Verpflichtungen
**613** 41. Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers
**613** 42. Personalaufwand
**614** 43. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeitende
**614** 44. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
**615** 45. Vergütung auf Basis von Performance Shares
**617** 46. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24
**621** 47. Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG nach Wertpapierhandelgesetz (WpHG)
**645** 48. Deutscher Corporate Governance Kodex
**645** 49. Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat
**646** Versicherung der gesetzlichen Vertreter
**647** Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

**661** Prüfungsvermerk zum Nachhaltigkeitsbericht
**667** Prüfungsvermerk zum Vergütungsbericht

# Gewinn- und Verlustrechnung

## des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

| Mio. € | Anhang | 2024 | 2023[1] |
|---|---|---|---|
| **Umsatzerlöse** | 1 | **324.656** | **322.284** |
| Kosten der Umsatzerlöse | 2 | -265.184 | -261.299 |
| **Bruttoergebnis** | | **59.472** | **60.985** |
| Vertriebskosten | 3 | -22.320 | -21.345 |
| Verwaltungskosten | 4 | -12.754 | -12.729 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 5 | 14.974 | 15.152 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | 6 | -20.312 | -19.534 |
| **Operatives Ergebnis** | | **19.060** | **22.528** |
| Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen | 7 | 375 | 2.291 |
| Zinserträge | 8 | 2.419 | 2.658 |
| Zinsaufwendungen | 8 | -3.446 | -3.640 |
| Übriges Finanzergebnis | 9 | -1.602 | -739 |
| **Finanzergebnis** | | **-2.255** | **570** |
| **Ergebnis vor Steuern** | | **16.806** | **23.099** |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | 10 | -4.411 | -5.237 |
| tatsächlich | | -5.858 | -6.791 |
| latent | | 1.447 | 1.554 |
| **Ergebnis nach Steuern** | | **12.394** | **17.861** |
| davon entfallen auf | | | |
| Minderheiten | | 1.043 | 1.329 |
| Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG | | 630 | 586 |
| Aktionäre der Volkswagen AG | | 10.721 | 15.947 |
| | | | |
| **Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €** | 11 | **21,36** | **31,79** |
| **Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €** | 11 | **21,42** | **31,85** |

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8").

# Gesamtergebnisrechnung

## Entwicklung des Gesamtergebnisses vom 1. Januar zum 31. Dezember 2024

| Mio. € | Gesamt | Anteile der Aktionäre der Volkswagen AG | Anteile der Hybridkapital-geber der Volkswagen AG | Anteile von Minderheiten |
|---|---|---|---|---|
| **Ergebnis nach Steuern** | **12.394** | **10.721** | **630** | **1.043** |
| Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen | | | | |
| Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern | 2.158 | 2.086 | – | 72 |
| Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen | –514 | –497 | – | –17 |
| Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern | 1.644 | 1.589 | – | 55 |
| Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten | | | | |
| Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern | –20 | –18 | – | –3 |
| Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten | 29 | 28 | – | 1 |
| Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern | 8 | 11 | – | –2 |
| Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern | –60 | –60 | – | 0 |
| **Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste** | **1.592** | **1.540** | **–** | **52** |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | | | | |
| Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung | 893 | 988 | – | –96 |
| In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen | 286 | 286 | – | – |
| Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern | 1.179 | 1.275 | – | –96 |
| Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen | 1 | 1 | – | 0 |
| Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern | 1.180 | 1.275 | – | –96 |
| Sicherungsgeschäfte | | | | |
| Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I) | –622 | –453 | – | –169 |
| In die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte übernommen (OCI I) | –1.072 | –957 | – | –114 |
| Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern | –1.694 | –1.410 | – | –284 |
| Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I) | 490 | 404 | – | 85 |
| Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern | –1.204 | –1.006 | – | –198 |
| Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II) | –471 | –420 | – | –51 |
| In die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte übernommen (OCI II) | 1.121 | 990 | – | 131 |
| Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern | 650 | 569 | – | 81 |
| Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II) | –185 | –161 | – | –24 |
| Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern | 465 | 409 | – | 56 |
| Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten | | | | |
| Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen | 80 | 80 | – | – |
| In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen | –7 | –7 | – | – |
| Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern | 73 | 73 | – | – |
| Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten | –22 | –22 | – | – |
| Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern | 51 | 51 | – | – |
| Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern | –113 | –114 | – | 2 |
| **Reklassifizierbare Gewinne/Verluste** | **379** | **614** | **–** | **–236** |
| Sonstiges Ergebnis vor Steuern | 2.173 | 2.401 | – | –228 |
| Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis | –202 | –246 | – | 45 |
| **Sonstiges Ergebnis nach Steuern** | **1.971** | **2.154** | **–** | **–183** |
| **Gesamtergebnis** | **14.365** | **12.875** | **630** | **860** |

## Entwicklung des Gesamtergebnisses vom 1. Januar zum 31. Dezember 2023[1]

| Mio. € | Gesamt | Anteile der Aktionäre der Volkswagen AG | Anteile der Hybridkapital-geber der Volkswagen AG | Anteile von Minderheiten |
|---|---|---|---|---|
| **Ergebnis nach Steuern** | **17.861** | **15.947** | **586** | **1.329** |
| Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen | | | | |
| Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern | -1.871 | -1.763 | - | -107 |
| Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen | 642 | 610 | - | 32 |
| Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern | -1.229 | -1.153 | - | -76 |
| Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten | | | | |
| Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern | -96 | -97 | - | 1 |
| Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten | 22 | 23 | - | 0 |
| Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern | -73 | -74 | - | 1 |
| Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern | -7 | -7 | - | 0 |
| **Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste** | **-1.309** | **-1.234** | **-** | **-74** |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | | | | |
| Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung | -1.653 | -1.556 | - | -97 |
| In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen | 395 | 395 | - | - |
| Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern | -1.258 | -1.160 | - | -97 |
| Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen | -3 | -3 | - | - |
| Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern | -1.260 | -1.163 | - | -97 |
| Sicherungsgeschäfte | | | | |
| Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I) | 747 | 428 | - | 320 |
| In die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte übernommen (OCI I) | -748 | -674 | - | -75 |
| Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern | -1 | -246 | - | 245 |
| Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I) | 20 | 95 | - | -75 |
| Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern | 19 | -151 | - | 170 |
| Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II) | -404 | -359 | - | -45 |
| In die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte übernommen (OCI II) | 1.055 | 915 | - | 140 |
| Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern | 651 | 556 | - | 95 |
| Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II) | -184 | -155 | - | -29 |
| Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern | 467 | 401 | - | 66 |
| Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten | | | | |
| Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen | 176 | 176 | - | - |
| In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen | -6 | -6 | - | - |
| Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern | 170 | 170 | - | - |
| Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten | -44 | -44 | - | - |
| Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern | 126 | 126 | - | - |
| Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern | -382 | -381 | - | -1 |
| **Reklassifizierbare Gewinne/Verluste** | **-1.030** | **-1.168** | **-** | **138** |
| Sonstiges Ergebnis vor Steuern | -2.792 | -2.929 | - | 136 |
| Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis | 454 | 526 | - | -73 |
| **Sonstiges Ergebnis nach Steuern** | **-2.339** | **-2.402** | **-** | **64** |
| **Gesamtergebnis** | **15.523** | **13.544** | **586** | **1.393** |

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8").

# Bilanz

## des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2024

| Mio. € | Anhang | 31.12.2024 | 31.12.2023[1] |
|---|---|---|---|
| **Aktiva** | | | |
| **Langfristige Vermögenswerte** | | | |
| Immaterielle Vermögenswerte | 12 | 93.333 | 89.109 |
| Sachanlagen | 13, 33 | 71.452 | 66.880 |
| Vermietete Vermögenswerte | 14, 33 | 73.193 | 64.094 |
| Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien | 14 | 622 | 632 |
| At Equity bewertete Anteile | 15 | 10.269 | 12.239 |
| Sonstige Beteiligungen | 15 | 5.731 | 4.431 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 16 | 101.087 | 94.474 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 17 | 12.129 | 11.757 |
| Sonstige Forderungen | 18 | 2.868 | 2.702 |
| Ertragsteuerforderungen | 19 | 409 | 437 |
| Latente Ertragsteueransprüche | 19 | 16.581 | 14.251 |
| | | **387.674** | **361.005** |
| **Kurzfristige Vermögenswerte** | | | |
| Vorräte | 20 | 56.720 | 53.601 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 21 | 21.130 | 21.849 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 16 | 68.855 | 66.381 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 17 | 18.649 | 16.953 |
| Sonstige Forderungen | 18 | 10.217 | 8.799 |
| Ertragsteuerforderungen | 19 | 2.038 | 1.649 |
| Wertpapiere und Termingeldanlagen | 22 | 27.326 | 26.772 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 23 | 40.296 | 43.449 |
| Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte | | – | 190 |
| | | **245.231** | **239.644** |
| **Bilanzsumme** | | **632.905** | **600.649** |

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8").

| Mio. € | Anhang | 31.12.2024 | 31.12.2023[1] |
|---|---|---|---|
| **Passiva** | | | |
| **Eigenkapital** | 24 | | |
| Gezeichnetes Kapital | | 1.283 | 1.283 |
| Kapitalrücklage | | 14.551 | 14.551 |
| Gewinnrücklagen | | 155.130 | 147.104 |
| Übrige Rücklagen | | –2.560 | –3.125 |
| Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG | | 13.890 | 15.155 |
| Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG | | 182.294 | 174.968 |
| Anteile von Minderheiten am Eigenkapital | | 14.437 | 14.218 |
| | | **196.731** | **189.186** |
| **Langfristige Schulden** | | | |
| Finanzschulden | 25 | 137.061 | 122.323 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 26 | 6.548 | 6.968 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 27 | 10.584 | 9.885 |
| Latente Ertragsteuerverpflichtungen | 28 | 10.900 | 9.781 |
| Rückstellungen für Pensionen | 29 | 27.602 | 29.672 |
| Ertragsteuerrückstellungen | 28 | 4.084 | 4.287 |
| Sonstige Rückstellungen | 30 | 22.355 | 22.511 |
| | | **219.134** | **205.427** |
| **Kurzfristige Schulden** | | | |
| Finanzschulden | 25 | 117.020 | 110.476 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 31 | 29.772 | 30.901 |
| Ertragsteuerverbindlichkeiten | 28 | 724 | 556 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 26 | 14.364 | 14.022 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 27 | 24.752 | 24.345 |
| Ertragsteuerrückstellungen | 28 | 1.698 | 1.663 |
| Sonstige Rückstellungen | 30 | 28.709 | 24.042 |
| Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten | | – | 31 |
| | | **217.039** | **206.036** |
| **Bilanzsumme** | | **632.905** | **600.649** |

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

# Eigenkapitalentwicklung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024[1]

| | | | | ÜBRIGE RÜCKLAGEN | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | SICHERUNGSGESCHÄFTE | | | | | | | |
| Mio. € | Gezeichnetes Kapital | Kapitalrücklage | Gewinnrücklagen | Währungsumrechnung | Cashflow-Hedges (OCI I) | Abgegrenzte Kosten der Sicherungsbeziehung (OCI II) | Eigenkapital- und Fremdkapitalinstrumente | At Equity bewertete Anteile | Anteile der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG | Anteile der Anteilseigner der Volkswagen AG | Anteile von Minderheiten | Summe Eigenkapital |
| **Stand am 01.01.2023** | **1.283** | **14.551** | **137.272** | **-2.256** | **1.623** | **-1.077** | **-1.005** | **864** | **14.121** | **165.376** | **12.952** | **178.328** |
| Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8 | – | – | -659 | – | – | – | – | – | – | -659 | – | -659 |
| **Stand nach Anpassung am 01.01.2023** | **1.283** | **14.551** | **136.613** | **-2.256** | **1.623** | **-1.077** | **-1.005** | **864** | **14.121** | **164.717** | **12.952** | **177.669** |
| Ergebnis nach Steuern | – | – | 15.947 | – | – | – | – | – | 586 | 16.533 | 1.329 | 17.861 |
| Sonstiges Ergebnis nach Steuern | – | – | -1.153 | -1.163 | -151 | 401 | 52 | -388 | – | -2.402 | 64 | -2.339 |
| **Gesamtergebnis** | **–** | **–** | **14.794** | **-1.163** | **-151** | **401** | **52** | **-388** | **586** | **14.130** | **1.393** | **15.523** |
| Abgang von Eigenkapitalinstrumenten | – | – | 13 | – | – | – | -13 | – | – | – | – | – |
| Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen | – | – | – | – | – | – | – | – | 1.004 | 1.004 | 3 | 1.008 |
| Dividendenausschüttungen | – | – | -4.374 | – | – | – | – | – | -556 | -4.930 | -54 | -4.984 |
| Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote | – | – | -42 | -11 | – | – | – | – | – | -54 | -27 | -80 |
| Übrige Veränderungen | – | – | 100 | – | – | – | – | – | – | 100 | -50 | 51 |
| **Stand am 31.12.2023** | **1.283** | **14.551** | **147.104** | **-3.431** | **1.472** | **-676** | **-966** | **476** | **15.155** | **174.968** | **14.218** | **189.186** |
| | | | | | | | | | | | | |
| **Stand am 01.01.2024** | **1.283** | **14.551** | **147.830** | **-3.431** | **1.472** | **-676** | **-966** | **476** | **15.155** | **175.694** | **14.218** | **189.912** |
| Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8 | – | – | -726 | – | – | – | – | – | – | -726 | – | -726 |
| **Stand nach Anpassung am 01.01.2024** | **1.283** | **14.551** | **147.104** | **-3.431** | **1.472** | **-676** | **-966** | **476** | **15.155** | **174.968** | **14.218** | **189.186** |
| Ergebnis nach Steuern | – | – | 10.721 | – | – | – | – | – | 630 | 11.351 | 1.043 | 12.394 |
| Sonstiges Ergebnis nach Steuern | – | – | 1.589 | 1.275 | -1.006 | 409 | 61 | -174 | – | 2.154 | -183 | 1.971 |
| **Gesamtergebnis** | **–** | **–** | **12.310** | **1.275** | **-1.006** | **409** | **61** | **-174** | **630** | **13.505** | **860** | **14.365** |
| Abgang von Eigenkapitalinstrumenten | – | – | 1 | – | – | – | -1 | – | – | – | – | – |
| Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen | – | – | – | – | – | – | – | – | -1.244 | -1.244 | 106 | -1.138 |
| Dividendenausschüttungen | – | – | -4.524 | – | – | – | – | – | -651 | -5.175 | -604 | -5.779 |
| Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote | – | – | -4 | 0 | – | – | – | – | – | -4 | 4 | – |
| Übrige Veränderungen | – | – | 243 | – | – | – | – | 1 | – | 244 | -147 | 97 |
| **Stand am 31.12.2024** | **1.283** | **14.551** | **155.130** | **-2.156** | **466** | **-267** | **-906** | **303** | **13.890** | **182.294** | **14.437** | **196.731** |

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8").

Das Eigenkapital wird in der Anhangangabe zum Eigenkapital erläutert.

# Kapitalflussrechnung

## des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024

| Mio. € | 2024 | 2023[2] |
|---|---|---|
| **Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** | **43.522** | **29.738** |
| Ergebnis vor Steuern | 16.806 | 23.099 |
| Ertragsteuerzahlungen | -6.187 | -7.716 |
| Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien[1] | 12.858 | 11.727 |
| Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten[1] | 7.209 | 5.184 |
| Abschreibungen auf Beteiligungen[1] | 710 | 717 |
| Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte[1] | 11.279 | 10.655 |
| Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen | 110 | 208 |
| Ergebnis aus der At Equity Bewertung | 2.362 | 271 |
| Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge | 903 | 3.953 |
| Veränderung der Vorräte | -2.695 | -2.071 |
| Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich) | -2.083 | -4.361 |
| Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden) | 52 | 5.272 |
| Veränderung der Rückstellungen | 4.247 | 715 |
| Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte | -19.358 | -14.964 |
| Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen | -9.061 | -13.332 |
| **Cashflow laufendes Geschäft** | **17.151** | **19.356** |
| Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien | -17.202 | -14.653 |
| Zugänge aktivierter Entwicklungskosten | -10.244 | -11.142 |
| Erwerb von Tochtergesellschaften | -284 | -675 |
| Erwerb von sonstigen Beteiligungen | -2.152 | -2.041 |
| Veräußerung von Tochtergesellschaften | -148 | -63 |
| Veräußerung von sonstigen Beteiligungen | 231 | 41 |
| Erlöse aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien | 947 | 501 |
| Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen | -203 | 11.273 |
| Veränderung der Darlehensforderungen | -2.517 | -3.054 |
| **Investitionstätigkeit** | **-31.573** | **-19.812** |
| Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen | -1.144 | 1.003 |
| Dividendenzahlungen | -5.779 | -11.732 |
| Kapitaltransaktionen mit Minderheiten | - | -8 |
| Aufnahmen von Anleihen | 38.420 | 37.740 |
| Tilgungen von Anleihen | -32.617 | -32.582 |
| Aufnahme von nicht börsennotierten Schuldverschreibungen | 13.122 | 15.790 |
| Tilgung von nicht börsennotierten Schuldverschreibungen | -8.341 | -8.981 |
| Veränderungen der übrigen Finanzschulden | 8.813 | 15.967 |
| Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten | -1.334 | -1.190 |
| **Finanzierungstätigkeit** | **11.140** | **16.008** |
| Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 55 | -1.764 |
| Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 1 | -2 |
| **Veränderung Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** | **-3.226** | **13.785** |
| **Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente** | **40.296** | **43.522** |
| | | |
| Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 40.296 | 43.522 |
| Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen | 44.662 | 41.858 |
| **Bruttoliquidität** | **84.959** | **85.380** |
| Kreditstand | -254.081 | -232.813 |
| **Nettoliquidität** | **-169.122** | **-147.433** |

1 Saldiert mit Zuschreibungen.
2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8").

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

# Anhang

des Volkswagen Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2024

## Allgemeine Angaben

Die Volkswagen AG hat ihren Sitz in Wolfsburg, Deutschland, und ist beim Amtsgericht Braunschweig unter der Registernummer HRB 100484 eingetragen. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2024 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards (IFRS), erstellt. Hierbei werden alle von der EU übernommenen und verpflichtend anzuwendenden IFRS berücksichtigt.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind grundsätzlich beibehalten worden. Erforderliche Änderungen ergaben sich lediglich durch geänderte Standards.

Darüber hinaus werden bei der Erstellung des Konzernabschlusses alle Vorschriften nach deutschem Handelsrecht, zu deren Anwendung Volkswagen zusätzlich verpflichtet ist, sowie dem deutschen Corporate Governance Kodex beachtet.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, werden alle Beträge in Millionen Euro (Mio. €) angegeben.

Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem international gebräuchlichen Umsatzkostenverfahren erstellt.

Die Erstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der oben genannten Normen erfordert bei einigen Posten, dass Annahmen getroffen werden, die sich auf den Ansatz in der Bilanz oder der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns sowie auf die Angabe von Eventualforderungen und -verbindlichkeiten auswirken. Der Konzernabschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cashflows.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 25. Februar 2025 aufgestellt. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

## Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem Geschäftsjahr 2024 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Seit dem 1. Januar 2024 sind Änderungen an IAS 1 anzuwenden, welche die Klassifizierung von Schulden als kurz- oder langfristig klarstellen. Betroffen sind insbesondere Verbindlichkeiten, deren Fälligkeitsdatum an bestimmte Kreditbedingungen (Covenants) geknüpft ist. Dabei ist für die Klassifizierung entscheidend, ob am Abschlussstichtag die vertragliche Möglichkeit besteht, die Erfüllung um mindestens 12 Monate aufzuschieben.

Ebenfalls seit dem 1. Januar 2024 sind Änderungen an IAS 7/IFRS 7 umzusetzen, aus denen zusätzliche Anhangangaben über Lieferkettenfinanzierungen – insbesondere Reverse-Factoring-Vereinbarungen – resultieren. Hierdurch sollen deren Auswirkungen auf Verbindlichkeiten, Zahlungsströme und Liquiditätsrisiken transparenter werden. In diesem ersten Berichtsjahr 2024 sind keine Angaben zu den Vorjahren zu machen beziehungsweise anzupassen. In die unterjährigen Zwischenberichte mussten ebenfalls keine solchen Angaben aufgenommen werden, sodass sie erstmalig zum 31. Dezember 2024 im erforderlichen Umfang gemacht werden. Weitere Angaben zu Reverse Factoring finden sich unter den Angaben „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden", „Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen" sowie „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente".

Ferner wurden Änderungen an IFRS 16 vorgenommen, die auch seit dem 1. Januar 2024 anzuwenden sind. Im Kern zielen diese Änderungen darauf ab, dass im Rahmen einer Sale and Leaseback-Transaktion variable Leasingzahlungen, die nicht auf einem Index oder Zinssatz basieren, als Leasingverbindlichkeit zu berücksichtigen sind.

Die oben genannten geänderten Regelungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns.

## Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS

Die Volkswagen AG hat in ihrem Konzernabschluss 2024 die nachstehenden Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bis zum 31. Dezember 2024 verabschiedet worden sind, die aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt.

| Standard/Interpretation | | Veröffentlicht durch das IASB | Anwendungspflicht[1] | Übernahme durch EU | Voraussichtliche Auswirkungen |
|---|---|---|---|---|---|
| IFRS 9 / IFRS 7 | Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten | 30.05.2024 | 01.01.2026 | Nein | Keine wesentlichen Auswirkungen |
| IFRS 9 / IFRS 7 | Verträge zur Lieferung naturabhängiger Energien | 18.12.2024 | 01.01.2026 | Nein | Keine wesentlichen Auswirkungen |
| IFRS 18 | Darstellung und Angaben im Abschluss | 09.04.2024 | 01.01.2027 | Nein | Auswirkungen werden derzeit analysiert. |
| IFRS 19 | Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben | 09.05.2024 | 01.01.2027 | Nein | Keine Auswirkungen |
| IAS 21 | Währungsumrechnung bei fehlender Umtauschbarkeit | 15.08.2023 | 01.01.2025 | Ja | Keine wesentlichen Auswirkungen |
| | Verbesserung der International Financial Reporting Standards – Volume 11[2] | 28.07.2024 | 01.01.2026 | Nein | Keine wesentlichen Auswirkungen |

1 Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der Volkswagen AG.
2 Geringfügige Änderungen an einer Reihe von IFRS (IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10 und IAS 7).

## Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8

Im Berichtsjahr wurde festgestellt, dass Verpflichtungen zur Gewährung von Nebenleistungen bei der Ermittlung der Rückstellung für Zeitwertguthaben nicht vollumfänglich berücksichtigt wurden. Der Fehler wurde in Übereinstimmung mit IAS 8 korrigiert, indem die betroffenen Posten des Konzernabschlusses für die Vorjahre entsprechend angepasst wurden.

Aus der retrospektiven Korrektur resultierte eine Veränderung des Eigenkapitals jeweils zum 31. Dezember 2023/1. Januar 2024 sowie zum 1. Januar 2023. Diese ist auf die Erhöhung der Sonstigen Rückstellungen sowie die Erfassung von latenten Ertragssteueransprüchen zurückzuführen. Auf die Gewinn- und Verlustrechnung, die Gesamtergebnisrechnung und die Kapitalflussrechnung hat die Berücksichtigung der zusätzlichen Nebenleistungen keine wesentlichen Auswirkungen. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

Die nachstehenden Tabellen fassen die Auswirkungen auf die Bilanz zusammen.

| | AUSWIRKUNGEN VORJAHRESKORREKTUR ZUM 1. JANUAR 2023 | | |
|---|---|---|---|
| Mio. € | Zuvor berichtet | Anpassung | Angepasst |
| **Langfristige Vermögenswerte** | **339.853** | **283** | **340.136** |
| Latente Ertragsteueransprüche | 12.929 | 283 | 13.212 |
| **Eigenkapital** | **178.328** | **-659** | **177.669** |
| Gewinnrücklagen | 137.272 | -659 | 136.613 |
| **Langfristige Schulden** | **202.961** | **796** | **203.757** |
| Sonstige Rückstellungen | 21.283 | 796 | 22.079 |
| **Kurzfristige Schulden** | **182.723** | **146** | **182.869** |
| Sonstige Rückstellungen | 24.596 | 146 | 24.742 |

| | AUSWIRKUNGEN VORJAHRESKORREKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2023 | | |
|---|---|---|---|
| Mio. € | Zuvor berichtet | Anpassung | Angepasst |
| **Langfristige Vermögenswerte** | **360.694** | **311** | **361.005** |
| Latente Ertragsteueransprüche | 13.940 | 311 | 14.251 |
| **Eigenkapital** | **189.912** | **-726** | **189.186** |
| Gewinnrücklagen | 147.830 | -726 | 147.104 |
| **Langfristige Schulden** | **204.552** | **875** | **205.427** |
| Sonstige Rückstellungen | 21.636 | 875 | 22.511 |
| **Kurzfristige Schulden** | **205.874** | **162** | **206.036** |
| Sonstige Rückstellungen | 23.881 | 162 | 24.042 |

## Wesentliche Ereignisse

### DIESELTHEMATIK

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency – EPA) eine „Notice of Violation" und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid ($NO_x$)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass bei Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden und dieser Motortyp weltweit in rund elf Millionen Fahrzeugen verbaut worden sei. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation" bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Diese Softwarefunktion wurde ab 2006 ohne Wissen der Vorstandsebene entwickelt und implementiert. Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

Auch gibt es keine Erkenntnisse, dass den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen im Nachgang zur Veröffentlichung der Studie des International Council on Clean Transportation im Mai 2014 ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device" als Ursache der hohen $NO_x$-Emissionen bei bestimmten US-Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Typs EA 189 offengelegt wurde. Vielmehr war die Erwartung der für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014, dass die Thematik mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei. Im Laufe des Sommers 2015 wurde für einzelne Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG sukzessive erkennbar, dass die Auffälligkeiten in den USA durch eine Veränderung von Teilen der Motorsteuerungssoftware verursacht wurden, welche später als nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device" identifiziert wurde. Dies mündete in der Offenlegung eines „Defeat Device" durch Volkswagen gegenüber der EPA und dem California Air Resources Board (CARB) – einer Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Volkswagen Konzern (Rückrufkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der verantwortlichen, mit der Sache befassten Personen nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte unter anderem auf der Beratung einer in den USA für Zulassungsfragen beauftragten Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Die am 18. September 2015 erfolgte Veröffentlichung der „Notice of Violation" durch die EPA, die für den Vorstand vor allem zu diesem Zeitpunkt unerwartet kam, ließ die Lage sodann völlig anders erscheinen.

Im Geschäftsjahr 2024 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen.

Weitere Angaben zu den Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik finden sich unter der Angabe „Rechtsstreitigkeiten".

## KARTELLRECHTLICHE UNTERSUCHUNGEN

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen. Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Das Gericht der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) lehnte die von Scania in diesem Zusammenhang eingelegten Rechtsmittel in einem Urteil im Februar 2022 vollinhaltlich ab. Im Februar 2024 wies der EuGH das von Scania im April 2022 gegen dieses Urteil eingelegte Rechtsmittel in vollem Umfang letztinstanzlich zurück.

Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Für einen Großteil der genannten Rechtsstreitigkeiten wurden keine Rückstellungen gebildet, da nicht von einer abschließenden, letztinstanzlichen Verurteilung auf Zahlung von Schadensersatz ausgegangen wird. Für diejenigen Verfahren, in denen infolge einer Neubewertung der Risiken mehr für eine abschließende, letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, spricht als dagegen, wurden Rückstellungen in Höhe von 162 Mio. € gebildet.

Die Europäische Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) durchsuchten im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche beziehungsweise stellten förmliche Auskunftsverlangen zu. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles" (ELV) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten (recyclates, recyclability, recovery) erfolgen. Die untersuchte Zuwiderhandlung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG beantwortet die Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission. Auch die chinesische Wettbewerbsbehörde stellte der Volkswagen AG im Juni 2024 in dieser Angelegenheit ein Auskunftsersuchen zu. Zudem durchsuchte die koreanische Wettbewerbsbehörde die Volkswagen Group Korea in demselben Zusammenhang. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA. Zudem richtete die CMA in dieser Angelegenheit Auskunftsverlangen an die Volkswagen AG. Die Volkswagen AG reichte gegen die Auskunftsersuchen der CMA im Juli 2022 Klage (judical review) ein, weil die CMA nach Auffassung der Volks-wagen AG mit den Auskunftsersuchen insbesondere ihre Kompetenzen überschreitet. Dieser Klage gab das Gericht im Februar 2023 statt. Nachdem die CMA im April 2023 Rechtsmittel gegen das Urteil eingelegt hatte, entschied das Berufungsgericht im Januar 2024 zugunsten der CMA. Die Volkswagen AG legte gegen diese Entscheidung Rechtsmittel beim Supreme Court ein. Parallel prüft die Volkswagen AG unverändert Möglichkeiten einer verhältnismäßigen Kooperation mit der CMA.

Darüber hinaus leiteten wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen ein. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen; eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

## RESTRUKTURIERUNGEN IM VOLKSWAGEN KONZERN

Im Geschäftsjahr 2024 hat der Volkswagen Konzern Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 3,0 Mrd. € im Wesentlichen in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst, die vornehmlich auf die Volkswagen AG und den Audi Konzern entfallen.

Mit dem Ziel, die Personalkosten im Verwaltungsbereich der Volkswagen AG nachhaltig zu senken, hat der Vorstand im April 2024 beschlossen, den Personalabbau durch gezielte Aufhebungsverträge zu unterstützen. Dafür wurden Aufwendungen in Höhe von 0,9 Mrd. € erfasst.

Vor dem Hintergrund der Nachfrageentwicklung für die in Brüssel gefertigte Audi Q8 e-tron Modellfamilie hat der Vorstand der Audi Brussels S.A./N.V., Brüssel/Belgien (Audi Brussels) von Juli bis Dezember 2024 einen Informations- und Konsultationsprozess nach belgischem Recht für die Restrukturierung des Standorts mit den zuständigen Sozialpartnern durchgeführt, der die Einstellung des Betriebs zum 28. Februar 2025 vorsieht. Im Januar 2025 wurde ein Sozialplan verabschiedet. Im Zusammenhang mit dieser Restrukturierung wurden im Geschäftsjahr 2024 Aufwendungen in Höhe von insgesamt 1,6 Mrd. € erfasst. Diese setzen sich unter anderem aus vorgezogenen Abschreibungen im Vorrats- und Anlagevermögen, Aufwendungen aus einer geänderten Produktionsfahrweise, Rechts- und Beratungskosten sowie mitarbeiterbezogenen Aufwendungen für den Sozialplan zusammen.

Darüber hinaus gab es auch in anderen Konzerngesellschaften Restrukturierungsprogramme.

## AUSWIRKUNGEN TARIFABSCHLUSS

Auf Basis des Tarifabschlusses zwischen der Volkswagen AG und der Arbeitnehmervertretung im Dezember 2024 war die Berechnung verschiedener personalbezogener Rückstellungen anzupassen. Daraus ergab sich ein Ertrag in Höhe von rund 1 Mrd. €, der im Wesentlichen in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen wird. Darüber hinaus waren im Rahmen der Bewertung der Pensionsverpflichtungen verschiedene Prämissen hinsichtlich erwarteter Entwicklungen anzupassen. Hieraus resultierte ein versicherungsmathematischer Gewinn in Höhe von 0,2 Mrd. €, der im Eigenkapital erfasst wurde.

## WESENTLICHE TRANSAKTIONEN DES LAUFENDEN GESCHÄFTSJAHRES

### KOOPERATION MIT RIVIAN

Nachdem der Volkswagen Konzern (Volkswagen) und der US-amerikanische Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) im Juni 2024 ihre Absicht bekannt gegeben hatten, ein Joint Venture gründen zu wollen, startete die Rivian and VW Group Technology, LLC, Palo Alto/USA (Rivian and Volkswagen Group Technologies) nach dem Erreichen technischer Meilensteine sowie dem Vorliegen der notwendigen behördlichen Genehmigungen am 13. November 2024 ihre Tätigkeit. Das Joint Venture wird zu gleichen Teilen von beiden Partnern gehalten und agiert als eigenständiges Unternehmen. Es wird als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Ziel der Zusammenarbeit ist die Entwicklung von Software-Defined-Vehicle-Architekturen (SDV-Architekturen) der nächsten Generation, die in künftigen Fahrzeugen beider Unternehmen eingesetzt werden sollen. Das Joint Venture baut auf der bestehenden Software- und Elektronikarchitektur von Rivian auf, um gemeinsam branchenführende Architekturen und Software für SDVs beider Partner zu entwickeln.

Volkswagen plant, bis spätestens Januar 2028 bis zu 5,8 Mrd. USD in Rivian und das Joint Venture Rivian and Volkswagen Group Technologies zu investieren. Eine erste Investition in Rivian wurde bereits im Juni 2024 in Form einer unbesicherten Wandelanleihe in Höhe von 1 Mrd. USD getätigt, die am 3. Dezember 2024 in 95.377.269 Stammaktien von Rivian gewandelt wurde. Volkswagen hält damit einen Anteil von rund 8,6 % an den ausstehenden Class-A-Aktien von Rivian und damit rund 8 % der Stimmrechte. Die Beteiligung an Rivian wird im Konzernabschluss erfolgsneutral zum Fair Value bewertet. Mit Aufnahme der Tätigkeit von Rivian and Volkswagen Group Technologies investierte Volkswagen weitere rund 1,3 Mrd. USD insbesondere für den Erwerb der Lizenzen an der bestehenden Architekturtechnologie von Rivian und die 50-prozentige Beteiligung am Joint Venture. Bei Erreichung bestimmter finanzieller und technischer Meilensteine in den Jahren 2025, 2026 und 2027 wird Volkswagen voraussichtlich weitere Investitionen in Höhe von bis zu 3,5 Mrd. USD in Form von Eigen- und Fremdkapital tätigen, wovon bis zu 2,5 Mrd. USD auf Rivian Stammaktien entfallen, die voraussichtlich in zwei Tranchen von je 1 Mrd. USD in den Jahren 2025 und 2026 und einer dritten Tranche von 0,5 Mrd. USD im Jahr 2027 oder spätestens Anfang Januar 2028 investiert werden sollen. Dabei soll der Preis für die Anteile auf der Grundlage eines bestimmten durchschnittlichen Marktpreises der Rivian Stammaktien zuzüglich Prämienzahlung vor dem jeweiligen Kaufzeitpunkt festgelegt werden. Im Jahr 2026 kann zudem ein Betrag von 1 Mrd. USD als Darlehen durch Rivian and Volkswagen Group Technologies abgerufen und an Rivian weitergereicht werden.

Im Geschäftsjahr 2024 ergab sich aufgrund der bedingten Zusage zum Erwerb weiterer Rivian Stammaktien ein Aufwand aus der Derivatebewertung in Höhe von 409 Mio. €. Gegenläufig wirkte ein Ertrag aus der Bewertung der Wandelanleihe aufgrund der positiven Kursentwicklung der Aktien von Rivian in Höhe von 126 Mio. €. Diese Beträge waren nicht zahlungswirksam und wurden im Übrigen Finanzergebnis erfasst.

### ARGO AI

Die im dritten Quartal 2022 eingeleitete Abwicklung von Argo AI, LLC, Pittsburgh/USA (Argo AI) wurde im dritten Quartal 2024 abgeschlossen. Zum 30. September 2024 wurde im Konzernabschluss die Einbeziehung der Beteiligung nach der Equity Methode beendet. Daraus ergibt sich ein Ertrag in Höhe von 265 Mio. €, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen ist. Der Ertrag resultiert aus der Realisierung von bisher ergebnisneutral im Eigenkapital erfassten Währungsumrechnungseffekten, welche aus den übrigen Rücklagen aus At Equity bewerteten Anteilen in das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen umgegliedert wurden.

### NORTHVOLT AB

Das schwedische Unternehmen Northvolt AB, Stockholm/Schweden (Northvolt), an dem der Volkswagen Konzern beteiligt ist, hat im November 2024 Gläubigerschutz nach US-amerikanischem Recht beantragt. Vorausgegangen waren Meldungen über finanzielle Schwierigkeiten der Gesellschaft. Mit Eröffnung des Gläubigerschutzverfahrens wurden die verbliebenen Restbuchwerte der Beteiligung und der Darlehensforderungen gegenüber Northvolt vollständig wertberichtigt. Ausgenommen hiervon sind Darlehensforderungen aus Finanzmitteln, die Northvolt erst nach Eröffnung des Gläubigerschutzverfahrens gewährt wurden und die mit separaten Sicherheiten hinterlegt sind. Aus der Abwertung ergab sich im Geschäftsjahr 2024 insgesamt ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 661 Mio. €, der im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wird.

## WESENTLICHE TRANSAKTIONEN DES VORJAHRES

### SCOUT MOTORS INC.

Im Rahmen der Nordamerika Strategie des Volkswagen Konzerns wurde im Geschäftsjahr 2022 die Gesellschaft Scout Motors Inc., Tysons/USA, eine 100 prozentige Tochtergesellschaft im Volkswagen Konzern gegründet. Unter dem Namen Scout soll eine neue Fahrzeugmarke erschaffen werden, von der in den USA ab 2027 elektrifizierte Geländefahrzeuge und Pickups produziert werden. Um den Aufbau der Marke Scout, die Fahrzeugentwicklung und die Produktionsplanung zu finanzieren, wurden im Geschäftsjahr 2023 493 Mio. USD in die Gesellschaft eingebracht. Die Gesellschaft wird seit dem 1. Januar 2023 in den Volkswagen Konzernabschluss einbezogen.

### QUANTUMSCAPE CORPORATION

Aufgrund der Börsenkursentwicklung hat der Volkswagen Konzern einen Werthaltigkeitstest der Anteile an der QuantumScape Corporation, San José/USA (QuantumScape) durchgeführt. Auf Basis des Werthaltigkeitstests wurde der Buchwert angepasst. Aus dieser Anpassung resultierte im Geschäftsjahr 2023 ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,4 Mrd. €, der im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wurde.

### XPENG INC.

Am 6. Dezember 2023 hat Volkswagen 4,99 % der Stammaktien des Elektrofahrzeugherstellers XPeng Inc., Kaimaninseln (XPeng) zu einem Kaufpreis von insgesamt 706 Mio. USD erworben. Aus der Realisierung eines seit dem 26. Juli 2023 laufenden Termingeschäfts ergaben sich im Geschäftsjahr 2023 nicht zahlungswirksame Erträge in Höhe von 74,2 Mio. €, die im Übrigen Finanzergebnis in den Erträgen und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten außerhalb Hedge Accounting ausgewiesen wurden. Zusammen mit dem Vertrag zum Erwerb der Anteile wurde mit Guangdong Xiaopeng Motors Technology Co. Ltd., Guangzhou/China, einem Tochterunternehmen von XPeng, eine technologische Rahmenvereinbarung unter anderem über die gemeinsame Entwicklung von Elektrofahrzeugen in China abgeschlossen.

Die Beteiligung an XPeng wird erfolgsneutral zum Fair Value bewertet.

### Audi FAW NEV CO.

Am 27. September 2023 haben die Gesellschafter AUDI AG, Ingolstadt, Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Peking/China und China FAW Corporation Limited, Changchun/China Änderungen der Articles of Association der Audi FAW NEV Co., Ltd., Changchun/China (Audi FAW NEV Co.) mit Wirkung zum 1. Oktober 2023 beschlossen. Die Änderungen führten bei unveränderten Beteiligungsverhältnissen zu einem Kontrollverlust des Volkswagen Konzerns über die Gesellschaft und damit zu deren Entkonsolidierung. Seit dem 1. Oktober 2023 besteht gemeinsame Kontrolle im Sinne des IFRS 11. Die Beteiligung an der Audi FAW NEV Co. wird in Folge als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Als Konsequenz der geänderten Einbeziehungsart reduzierte sich im Geschäftsjahr 2023 der Zahlungsmittelbestand um einen niedrigen dreistelligen Millionenbetrag. Darüber hinaus ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns.

### HORIZON ROBOTICS INC.

Am 7. Dezember 2023 hat Volkswagen von Horizon Robotics Inc., Kaimaninseln (Horizon Robotics), einem führenden Anbieter von energieeffizienten Computing-Plattformen für autonomes Fahren in China, Vorzugsaktien von Horizon Robotics zu einem Kaufpreis von 200 Mio. USD erworben sowie ein Wandeldarlehen an Horizon Robotics in Höhe von 800 Mio. USD ausgegeben. Beide Investitionen wurden zunächst bilanziell als Fremdkapitalinstrumente klassifiziert und erfolgswirksam zum Fair Value bewertet. Aus der Bewertung resultierten im Geschäftsjahr 2023 nicht zahlungswirksame Erträge in Höhe von 0,7 Mio. €, die im Übrigen Finanzergebnis in den Erträgen und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen ausgewiesen wurden. Seit dem Börsengang von Horizon Robotics im Oktober 2024 werden die Anteile an der Beteiligung als Eigenkapitalinstrumente klassifiziert und erfolgsneutral zum Fair Value bewertet.

Um die Entwicklung des hochautomatisierten und autonomen Fahrens in China voranzutreiben, hat Volkswagen mit Horizon Robotics außerdem die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens vereinbart. Am 14. Dezember 2023 investierte Volkswagen hierzu 2 Mrd. CNY und erhielt dafür einen Anteil von 60 % an dem neuen Unternehmen CARIZON (Beijing) Technology Company Limited, Peking/China (CARIZON). Darüber hinaus hat sich Volkswagen zu zukünftigen Kapitaleinzahlungen in das Gemeinschaftsunternehmen von bis zu 8,4 Mrd. CNY verpflichtet.

## Auswirkungen des Klimawandels

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und den damit verbundenen Verschärfungen der Emissionsregelungen schreitet die Transformation der Automobilindustrie hin zu Elektromobilität und weiterer Digitalisierung voran. In der Konzernstrategie hat der Volkswagen Konzern die Transformation zur Elektromobilität fest verankert.

Im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses hat der Vorstand die möglichen Auswirkungen des Klimawandels und künftiger regulatorischer Vorgaben, insbesondere der damit verbundenen Transformation zur Elektromobilität, berücksichtigt. Potenzielle Effekte insbesondere auf langfristige Vermögenswerte, Rückstellungen für Emissionsabgaben und künftige Cashflows wurden im Rahmen der in den Konzernabschluss einfließenden wesentlichen Schätzungen und Beurteilungen soweit möglich einbezogen.

Im Rahmen der Elektrifizierungsoffensive will der Volkswagen Konzern bis 2030 seinen Kundinnen und Kunden weltweit zunehmend batterieelektrische Modelle anbieten können – vom Volumenmodell bis zum Premiumfahrzeug. Die Auswirkungen der Transformation zur Elektromobilität und die in diesem Zusammenhang geplante Erhöhung des Anteils vollelektrischer Fahrzeuge werden bei der Ermittlung der Mittelfristplanung und damit bei der Ableitung der künftigen Cashflows für die Ermittlung des erzielbaren Betrags im Rahmen der Werthaltigkeitstests der Goodwills und Immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer insbesondere bei der Planung künftiger Fahrzeugmodelle, Entwicklungskosten sowie Produktionsanlagen berücksichtigt. Dafür wird in der Mittelfristplanung ein niedriger dreistelliger Milliarden-Euro-Betrag vorgesehen. Darüber hinaus beurteilt Volkswagen regelmäßig, ob sich aus diesen Entwicklungen die Notwendigkeit von anlassbezogenen Wertminderungstests oder der Anpassung von Nutzungsdauern bei sonstigen langfristigen nicht finanziellen Vermögenswerten ergibt. Wesentliche Auswirkungen auf die Nutzungsdauern von aktivierten Entwicklungskosten oder Sachanlagen wurden angesichts der Betrachtungszeiträume der regulatorischen Vorgaben und aufgrund der parallelen Produktion von batterieelektrischen Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in den nächsten Jahren nicht festgestellt. In Bezug auf die sich verschärfenden Emissionsregelungen wird sichergestellt, dass die verschiedenen international bestehenden Regelungen berücksichtigt und etwaige Verpflichtungen sachgerecht erfasst werden. In diesem Zusammenhang wurde im Geschäftsjahr ein mittlerer dreistelliger Millionen-Euro-Betrag den Rückstellungen zugeführt. Durch die erhöhten Entwicklungsaufwendungen in den Bereichen Elektromobilität und Digitalisierung ergibt sich jedoch ein entsprechender Anstieg der selbst erstellten Immateriellen Vermögenswerte. Siehe hierzu auch die Erläuterungen in der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden".

Bezüglich der ausführlichen Darstellung der Berücksichtigung der Nachhaltigkeit im Rahmen der Konzernstrategie sowie der Steuerung und Planung des Konzerns wird auf die Abschnitte „Ziele und Strategien" und „Nachhaltige Wertsteigerung" sowie den Abschnitt „Umweltinformationen" im Kapitel Nachhaltigkeitsbericht des Konzernlageberichts verwiesen.

## Konzernkreis

Neben der Volkswagen AG werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen in- und ausländischen Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen einbezogen, die die Volkswagen AG unmittelbar oder mittelbar beherrscht. Die strukturierten Unternehmen dienen im Wesentlichen der Durchführung von Asset-Backed-Securities-Transaktionen zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie der Anlage finanzieller Mittel in Wertpapierspezialfonds.

Tochtergesellschaften mit ruhender oder einer Geschäftstätigkeit, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cashflows des Volkswagen Konzerns sowohl einzeln als auch gesamt von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Sie werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung gegebenenfalls vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen im Konzernabschluss bilanziert.

Wesentliche Gesellschaften, bei denen die Volkswagen AG mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen) oder sich mittelbar oder unmittelbar die Beherrschung teilt (Gemeinschaftsunternehmen), werden nach der Equity-Methode bewertet. Zu den Gemeinschaftsunternehmen werden auch Gesellschaften gerechnet, bei denen der Volkswagen Konzern zwar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, bei denen aufgrund der Gesellschaftsverträge wesentliche Entscheidungen jedoch nur einstimmig getroffen werden können. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen von untergeordneter Bedeutung werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung gegebenenfalls vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen angesetzt.

Die Zusammensetzung des Volkswagen Konzerns ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

| | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Volkswagen AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften | | |
| Inland | 141 | 143 |
| Ausland | 805 | 810 |
| Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften | | |
| Inland | 90 | 91 |
| Ausland | 269 | 287 |
| At Equity bewertete assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie zum Fair Value geführte Beteiligungen | | |
| Inland | 54 | 50 |
| Ausland | 124 | 111 |
| Zu Anschaffungskosten geführte assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen | | |
| Inland | 51 | 52 |
| Ausland | 54 | 56 |
| | **1.588** | **1.600** |

Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes, die einen Teil des Jahresabschlusses der Volkswagen AG darstellt, ist unter folgendem Pfad beim elektronischen Unternehmensregister www.unternehmensregister.de sowie auf www.volkswagen-group.com/investoren abrufbar.

Folgende vollkonsolidierte verbundene deutsche Unternehmen in der Rechtsform einer Kapital- beziehungsweise Personengesellschaft haben die Bedingungen des § 264 Abs. 3 beziehungsweise § 264b HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift so weit wie möglich in Anspruch:

> AUDI AG, Ingolstadt
> Audi Berlin GmbH, Berlin
> Audi Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main
> Audi Hamburg GmbH, Hamburg
> Audi Hannover GmbH, Hannover
> Audi Leipzig GmbH, Leipzig
> Audi München GmbH, München
> Audi Sport GmbH, Neckarsulm
> Audi Stuttgart GmbH, Stuttgart
> Auto & Service PIA GmbH, München
> Autostadt GmbH, Wolfsburg
> Bugatti Engineering GmbH, Wolfsburg
> CARIAD SE, Wolfsburg
> dx.one GmbH, Wolfsburg
> Eberhardt Kraftfahrzeug GmbH + Co. KG, Ulm
> GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Heinrich-von-Buz-Straße KG, Pullach i. Isartal
> HABAMO Verwaltung GmbH & Co. Objekt Sterkrade KG, Pullach i. Isartal
> Haberl Beteiligungs-GmbH, München
> Held & Ströhle GmbH & Co. KG, Ulm
> MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG, München
> MAHAG GmbH, München
> MAHAG Sportwagen Zentrum Albrechtstraße GmbH, München
> MAN Energy Solutions SE, Augsburg
> MOIA GmbH, Berlin
> MOIA Operations Germany GmbH, Hannover
> Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart
> Porsche Niederlassung Mannheim GmbH, Mannheim
> PowerCo SE, Salzgitter
> PSW automotive engineering GmbH, Gaimersheim
> PZ Leipzig GmbH, Leipzig
> Quest One GmbH, Augsburg
> Schwaba GmbH, Augsburg
> SEAT Deutschland Niederlassung GmbH, Weiterstadt
> SKODA AUTO Deutschland GmbH, Weiterstadt
> SZM Sportwagen Zentrum München GmbH, München
> VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
> VGRB GmbH, Berlin
> VGRD GmbH, Wolfsburg
> VGRDD GmbH, Dresden
> VGRHH GmbH, Hamburg
> Volkswagen ADMT Hannover GmbH, Hannover
> Volkswagen AirService GmbH, Braunschweig
> Volkswagen Automobile Berlin GmbH, Berlin
> Volkswagen Automobile Chemnitz GmbH, Chemnitz
> Volkswagen Automobile Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main
> Volkswagen Automobile Hamburg GmbH, Hamburg

> Volkswagen Automobile Hannover GmbH, Hannover
> VOLKSWAGEN Automobile Leipzig GmbH, Leipzig
> Volkswagen Automobile Rhein-Neckar GmbH, Mannheim
> Volkswagen Automobile Stuttgart GmbH, Stuttgart
> Volkswagen Deutschland GmbH & Co. KG, Wolfsburg
> Volkswagen Deutschland Verwaltungs GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH, Langenhagen
> Volkswagen Group AI Lab GmbH, Braunschweig
> Volkswagen Group Beteiligungen GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Group IT Solutions GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Group Real Estate GmbH & Co. KG, Wolfsburg
> Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Konzernlogistik GmbH & Co. OHG, Wolfsburg
> Volkswagen Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
> Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal
> Volkswagen Osnabrück GmbH, Osnabrück
> Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau
> Volkswagen Software Asset Management GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Vermögensverwaltungs-GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Zubehör GmbH, Dreieich

## VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Die Änderungen im Konsolidierungskreis des Geschäftsjahres sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

| Anzahl | Inland | Ausland |
|---|---|---|
| **Erstkonsolidierungen** | | |
| Bisher zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften | 2 | 21 |
| Neu gegründete Tochtergesellschaften | - | 14 |
| Sonstiges | - | 1 |
| | **2** | **36** |
| **Entkonsolidierungen** | | |
| Fusionen | 3 | 7 |
| Liquidationen | - | 23 |
| Verkäufe/Sonstige | 1 | 11 |
| | **4** | **41** |

Die Erst- beziehungsweise Entkonsolidierung dieser Tochtergesellschaften hatte auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage einzeln und insgesamt keinen wesentlichen Einfluss. Die nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen sind aus Konzernsicht unwesentlich. Insbesondere bestehen daraus keine wesentlichen Risiken für den Konzern.

## BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Aus Konzernsicht sind die assoziierten Unternehmen QuantumScape, Gotion High-Tech Co., Ltd., Hefei/China (Gotion) und Sinotruk (Hong Kong) Ltd., Hongkong/China (Sinotruk) zum Bilanzstichtag wesentlich. Im Vorjahr war die Beteiligung an Northvolt in den Angaben enthalten. Weitere Erläuterungen zu Northvolt finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse".

### QuantumScape

QuantumScape ist ein US-Start-up für Lithium-Metall-Feststoffbatterien. Zwischen Konzernunternehmen und QuantumScape besteht eine Vereinbarung zur Industrialisierung von QuantumScapes Lithium-Metall-Feststoff-technologie der nächsten Generation. Die Hauptniederlassung von QuantumScape ist in San José/USA.

Zum 31. Dezember 2024 betrug der Börsenwert der Anteile an QuantumScape 430 Mio. € (Vorjahr: 541 Mio. €).

### Gotion

Gotion ist ein chinesisches Technologie-Unternehmen, das sich hauptsächlich mit der Forschung und Entwicklung, Produktion und dem Vertrieb von Lithium-Ionen-Batterien sowie elektrischen Übertragungs- und Umwandlungsgeschäften beschäftigt. Zwischen Konzernunternehmen und Gotion besteht ein strategischer Kooperationsrahmen in der Entwicklung, Fertigung und Lieferung von Batteriezellen. Die Hauptniederlassung von Gotion ist in Hefei/China.

Zum 31. Dezember 2024 betrug der Börsenwert der Anteile an Gotion 1,2 Mrd. € (Vorjahr: 1,2 Mrd. €).

### Sinotruk

Sinotruk ist einer der größten Lkw-Hersteller auf dem chinesischen Markt. Die Hauptniederlassung von Sinotruk ist in Hongkong/China.

Zum 31. Dezember 2024 betrug der Börsenwert der Anteile an Sinotruk 1.947 Mio. € (Vorjahr: 1.222 Mio. €).

## ZUSAMMENGEFASSTE FINANZINFORMATIONEN ZU DEN WESENTLICHEN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN AUF 100 % - BASIS

| Mio. € | QuantumScape[1] | Gotion[2] | Sinotruk[3] |
|---|---|---|---|
| **2024** | | | |
| Höhe des Anteils in % | 16 | 24 | 25 |
| | | | |
| Langfristige Vermögenswerte | 553 | 8.479 | 4.922 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 763 | 6.110 | 12.144 |
| Langfristige Schulden | 137 | 3.408 | 174 |
| Kurzfristige Schulden | 54 | 6.631 | 10.708 |
| Nettobuchwert | 1.124 | 4.550 | 6.183 |
| | | | |
| Umsatzerlöse | – | 4.347 | 11.893 |
| Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern | –442 | –69 | 874 |
| Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern | – | – | – |
| Sonstiges Ergebnis | 7 | –112 | –4 |
| Gesamtergebnis | –436 | –180 | 870 |
| Erhaltene Dividenden[4] | – | 6 | 138 |
| **2023** | | | |
| Höhe des Anteils in % | 17 | 25 | 25 |
| | | | |
| Langfristige Vermögenswerte | 586 | 7.449 | 4.072 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 1.072 | 5.628 | 10.165 |
| Langfristige Schulden | 149 | 3.206 | 154 |
| Kurzfristige Schulden | 44 | 5.202 | 8.414 |
| Nettobuchwert | 1.466 | 4.668 | 5.669 |
| | | | |
| Umsatzerlöse | – | 3.183 | 9.836 |
| Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern | –429 | –301 | 425 |
| Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern | – | – | – |
| Sonstiges Ergebnis | 15 | –16 | –2 |
| Gesamtergebnis | –414 | –317 | 423 |
| Erhaltene Dividenden[4] | – | – | 25 |

1 Die Bilanzangaben betreffen den Bilanzstichtag zum 30. September und die GuV-Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 30. September. Die Angaben werden nach Kaufpreisanpassung dargestellt.
2 Die Bilanzangaben betreffen den Bilanzstichtag zum 30. September und die GuV-Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 30. September. Die Angaben werden nach Kaufpreisanpassung dargestellt.
3 Die Bilanzangaben betreffen den Bilanzstichtag zum 30. Juni und die GuV-Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Juli bis zum 30. Juni.
4 Anteilige Dividenden nach Abzug von Quellensteuer.

## ÜBERLEITUNGSRECHNUNG VON DEN FINANZINFORMATIONEN ZUM EQUITY-BUCHWERT

| Mio. € | QuantumScape[1] | Gotion[1] | Sinotruk |
|---|---|---|---|
| **2024** | | | |
| Nettobuchwert 01.01. | 1.466 | 4.668 | 5.669 |
| Gewinn/Verlust | –442 | –69 | 874 |
| Sonstiges Ergebnis | 7 | –112 | –4 |
| Veränderung Stammkapital | 0 | 2 | – |
| Veränderung Rücklagen | 155 | 127 | –63 |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | –62 | –43 | 82 |
| Dividenden[2] | – | –23 | –375 |
| Nettobuchwert 31.12. | 1.124 | 4.550 | 6.183 |
| Anteiliges Eigenkapital | 179 | 1.069 | 1.561 |
| Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges | 269 | –275 | –613 |
| Buchwert des Equity-Anteils | 448 | 794 | 949 |
| **2023** | | | |
| Nettobuchwert 01.01. | 1.572 | 5.039 | 6.105 |
| Gewinn/Verlust | –429 | –301 | 425 |
| Sonstiges Ergebnis | 15 | –16 | –2 |
| Veränderung Stammkapital | 0 | 0 | – |
| Veränderung Rücklagen | 416 | 110 | –7 |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | –108 | –165 | –735 |
| Dividenden[2] | – | – | –118 |
| Nettobuchwert 31.12. | 1.466 | 4.668 | 5.669 |
| Anteiliges Eigenkapital | 256 | 1.111 | 1.417 |
| Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges | 370 | –209 | –504 |
| Buchwert des Equity-Anteils | 626 | 902 | 913 |

1 Die Angaben werden nach Kaufpreisanpassung dargestellt.
2 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

## ZUSAMMENGEFASSTE ANTEILIGE FINANZINFORMATIONEN DER EINZELN FÜR SICH GENOMMEN UNWESENTLICHEN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern | –507 | –17 |
| Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern | – | – |
| Sonstiges Ergebnis | –14 | 0 |
| Gesamtergebnis | –521 | –16 |
| Buchwert der Equity-Anteile | 2.381 | 1.965 |

Im laufenden Geschäftsjahr bestehen nicht erfasste Verluste im Zusammenhang mit den Anteilen an assoziierten Unternehmen in Höhe von 636 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €). Gegenüber assoziierten Unternehmen bestehen Finanzgarantien in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €).

## BETEILIGUNGEN AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Aus Konzernsicht sind die Gemeinschaftsunternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun/China, SAIC-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai/China und SAIC-Volkswagen Sales Company Ltd., Shanghai/China zum Bilanzstichtag wesentlich.

### FAW-Volkswagen Automotive Company

Die FAW-Volkswagen Automotive Company entwickelt, produziert und vertreibt Pkw. Zwischen Konzernunternehmen und dem Joint Venture Partner China FAW Corporation Limited besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft. Die Hauptniederlassung ist in Changchun/China.

### SAIC-Volkswagen Automotive Company

Die SAIC-Volkswagen Automotive Company entwickelt und produziert Pkw. Zwischen Konzernunternehmen und dem Joint Venture Partner Shanghai Automotive Industry Corporation besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft. Die Hauptniederlassung ist in Shanghai/China.

### SAIC-Volkswagen Sales Company

Die SAIC-Volkswagen Sales Company vertreibt Pkw für die SAIC-Volkswagen Automotive Company. Zwischen Konzernunternehmen und dem Joint Venture Partner Shanghai Automotive Industry Corporation besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft. Die Hauptniederlassung ist in Shanghai/China.

## ZUSAMMENGEFASSTE FINANZINFORMATIONEN ZU DEN WESENTLICHEN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN AUF 100 % - BASIS

| Mio. € | FAW-Volkswagen Automotive Company | SAIC-Volkswagen Automotive Company[1] | SAIC-Volkswagen Sales Company |
|---|---|---|---|
| **2024** | | | |
| Höhe des Anteils in % | 40 | 50 | 30 |
| | | | |
| Langfristige Vermögenswerte | 9.124 | 6.390 | 809 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 13.162 | 7.568 | 3.161 |
| davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 8.773 | 2.167 | 262 |
| Langfristige Schulden | 726 | 1.859 | 102 |
| davon finanzielle Verbindlichkeiten[2] | 9 | 2 | 3 |
| Kurzfristige Schulden | 15.189 | 9.740 | 3.775 |
| davon finanzielle Verbindlichkeiten[2] | 61 | 1.346 | – |
| Nettobuchwert | 6.372 | 2.359 | 93 |
| | | | |
| Umsatzerlöse | 39.166 | 17.293 | 19.012 |
| Planmäßige Abschreibungen | 1.900 | 1.205 | 11 |
| Zinserträge | 170 | 28 | 4 |
| Zinsaufwendungen | 1 | 29 | 1 |
| Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen vor Steuern | 3.301 | 686 | 100 |
| Ertragsteueraufwand | 658 | 95 | 22 |
| Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern | 2.643 | 591 | 78 |
| Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern | – | – | – |
| Sonstiges Ergebnis | –108 | 4 | – |
| Gesamtergebnis | 2.535 | 596 | 78 |
| Erhaltene Dividenden[3] | 1.787 | 190 | 96 |
| **2023** | | | |
| Höhe des Anteils in % | 40 | 50 | 30 |
| | | | |
| Langfristige Vermögenswerte | 9.465 | 6.006 | 820 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 17.346 | 7.369 | 4.229 |
| davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 12.319 | 2.029 | 330 |
| Langfristige Schulden | 727 | 528 | 103 |
| davon finanzielle Verbindlichkeiten[2] | 11 | 2 | 21 |
| Kurzfristige Schulden | 17.808 | 10.759 | 4.617 |
| davon finanzielle Verbindlichkeiten[2] | 12 | 1.394 | 21 |
| Nettobuchwert | 8.276 | 2.088 | 329 |
| | | | |
| Umsatzerlöse | 46.846 | 18.728 | 21.754 |
| Planmäßige Abschreibungen | 1.857 | 1.406 | 34 |
| Zinserträge | 196 | 28 | 5 |
| Zinsaufwendungen | 5 | 37 | 2 |
| Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen vor Steuern | 4.918 | 293 | 433 |
| Ertragsteueraufwand | 1.294 | –64 | 109 |
| Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern | 3.624 | 357 | 324 |
| Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern | – | – | – |
| Sonstiges Ergebnis | –152 | –13 | – |
| Gesamtergebnis | 3.472 | 344 | 324 |
| Erhaltene Dividenden[3] | 1.407 | 548 | 105 |

1 Die SAIC-Volkswagen Sales Company vertreibt Pkw für die SAIC-Volkswagen Automotive Company. Der bei der SAIC-Volkswagen Automotive Company ausgewiesene Umsatz ist daher im Wesentlichen mit der SAIC-Volkswagen Sales Company erwirtschaftet worden.
2 Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.
3 Anteilige Dividenden nach Abzug von Quellensteuer.

## ÜBERLEITUNGSRECHNUNG VON DEN FINANZINFORMATIONEN ZUM EQUITY-BUCHWERT

| Mio. € | FAW-Volkswagen Automotive Company | SAIC-Volkswagen Automotive Company | SAIC-Volkswagen Sales Company |
|---|---|---|---|
| **2024** | | | |
| Nettobuchwert 01.01. | 8.276 | 2.088 | 329 |
| Gewinn/Verlust | 2.643 | 591 | 78 |
| Sonstiges Ergebnis | -108 | 4 | - |
| Veränderung Stammkapital | - | - | - |
| Veränderung Rücklagen | - | - | - |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | 228 | 71 | 6 |
| Dividenden[1] | -4.666 | -396 | -320 |
| Nettobuchwert 31.12. | 6.372 | 2.359 | 93 |
| Anteiliges Eigenkapital | 2.549 | 1.180 | 28 |
| Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges | -776 | -882 | - |
| Buchwert des Equity-Anteils | 1.772 | 297 | 28 |
| **2023** | | | |
| Nettobuchwert 01.01. | 9.018 | 3.039 | 374 |
| Gewinn/Verlust | 3.624 | 357 | 324 |
| Sonstiges Ergebnis | -152 | -13 | - |
| Veränderung Stammkapital | - | - | - |
| Veränderung Rücklagen | - | - | - |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | -534 | -149 | -17 |
| Dividenden[1] | -3.681 | -1.145 | -351 |
| Nettobuchwert 31.12. | 8.276 | 2.088 | 329 |
| Anteiliges Eigenkapital | 3.310 | 1.044 | 99 |
| Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges | -738 | -463 | - |
| Buchwert des Equity-Anteils | 2.572 | 581 | 99 |

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

## ZUSAMMENGEFASSTE ANTEILIGE FINANZINFORMATIONEN DER EINZELN FÜR SICH GENOMMEN UNWESENTLICHEN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern | -141 | 332 |
| Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern | - | - |
| Sonstiges Ergebnis | 62 | -90 |
| Gesamtergebnis | -79 | 242 |
| Buchwert der Equity-Anteile | 3.600 | 3.887 |

In dem Buchwert der Equity-Anteile ist die Beteiligung an der Green Mobility Holding S.A., Strassen/Luxemburg enthalten.

Im laufenden Geschäftsjahr und im Vorjahr bestehen keine nicht erfassten Verluste im Zusammenhang mit den Anteilen an Gemeinschaftsunternehmen. Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen bestehen Eventualschulden in Höhe von 228 Mio. € (Vorjahr: 219 Mio. €) und keine Finanzgarantien (Vorjahr: 70 Mio. €). Im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen sind Zahlungsmittel von Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 162 Mio. € (Vorjahr: 150 Mio. €) als Sicherheit hinterlegt und sind damit nicht frei verfügbar.

## IFRS 5 – ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Zum 31. Dezember 2024 werden im Volkswagen Konzern keine Zur Veräußerung gehaltenen klassifizierten Vermögenswerte und Schulden erfasst.

### Im laufenden Geschäftsjahr abgewickelte/eingestellte Transaktionen

Gemäß den Vorgaben des IFRS 5 waren die vollkonsolidierten Tochtergesellschaften OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland, OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland seit dem Geschäftsjahr 2022 als zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe eingestuft. In diesem Zusammenhang wurden im Geschäftsjahr 2023 Wertminderungen in Höhe von 186 Mio. € erfasst.

Am 18. Januar 2024 wurden die Anteile an OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland an einen externen Investor verkauft. Aus der Entkonsolidierung der beiden Gesellschaften ergab sich, insbesondere aufgrund der Reklassifizierung von Währungsumrechnungsdifferenzen in die Gewinn- und Verlustrechnung, ein Verlust in Höhe von 62 Mio. €, der in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen wird.

Daneben wurden im Geschäftsjahr 2024 für die OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland Wertminderungen in Höhe von 29 Mio. € erfasst. Zum 30. Juni 2024 wurde die Gesellschaft entkonsolidiert. Aus der Entkonsolidierung wurde ein Verlust in Höhe von 184 Mio. € in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen, der insbesondere die Reklassifizierung von Währungsumrechnungsdifferenzen in die Gewinn- und Verlustrechnung beinhaltet.

Mit dem Bescheid vom 3. Juli 2024 hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz den Verkauf des Geschäftsbereichs MGT-Gasturbinen an die CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/China untersagt. Das Bundeskabinett hat dem Untersagungsbescheid zugestimmt. Mit der Untersagung gibt MAN Energy Solutions SE, Augsburg die Entwicklung, die Fertigung und den Vertrieb von MGT-Gasturbinen auf. Das Servicegeschäft für die MGT-Gasturbine wird fortgeführt. Die Untersagung des geplanten Verkaufs und Aufgabe des Neubau-Geschäftes mit der MGT-Gasturbine führte zur Beendigung des Ausweises nach IFRS 5 sowie einer Abwertung der Aktivierten Entwicklungskosten und Vorratsbestände für die MGT-Gasturbine zum 30. Juni 2024. Daraus ergab sich ein Aufwand in Höhe von 86 Mio. €, der in den Kosten der Umsatzerlöse und den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen wird. Neben der Gasturbine MGT gibt es noch drei weitere Typen von Gasturbinen (THM, FT8 und S-Klasse), deren Geschäft davon nicht betroffen ist.

Gemäß den Vorgaben des IFRS 5 waren zwei russische Vertriebsgesellschaften des Segments Automobile, OOO Porsche Russland, Moskau/Russland und OOO Porsche Center Moscow, Moskau/Russland und eine russische Gesellschaft, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet ist, OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau/Russland seit September 2022 als Zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe eingestuft. Im Geschäftsjahr 2022 wurde für die Veräußerungsgruppe ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 25 Mio. € erfasst und im Geschäftsjahr 2023 wurden ein weiterer Wertminderungsbedarf und gegenläufige Währungsumrechnungseffekte identifiziert. In den ersten neun Monaten 2024 ergaben sich keine weiteren wesentlichen Anpassungen. Im vierten Quartal 2024 wurden die russischen Gesellschaften entkonsolidiert. Aus der Entkonsolidierung wurde ein Verlust in Höhe von 54 Mio. € in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen, der insbesondere die Klassifizierung von Währungsumrechnungsdifferenzen in die Gewinn- und Verlustrechnung beinhaltet.

## Währungsumrechnung

Zur Umrechnung verwendet der Volkswagen Konzern einheitlich die Kurse eines externen Marktdatenproviders. Alle Kurse basieren auf den jeweiligen Euro-Umrechnungskursen, aus denen alle Nicht-Euro-Kurskombinationen abgeleitet werden.

Die für die Umrechnung verwendeten Kurse ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

| | | BILANZ MITTELKURS AM 31.12. | | GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DURCHSCHNITTSKURS | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1 € = | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| Argentinien | ARS | 1.073,27110 | 894,99391 | 989,43391 | 317,91705 |
| Australien | AUD | 1,67610 | 1,62920 | 1,64013 | 1,62859 |
| Brasilien | BRL | 6,43140 | 5,37495 | 5,82618 | 5,40306 |
| Großbritannien | GBP | 0,83020 | 0,86910 | 0,84667 | 0,87001 |
| Indien | INR | 89,10800 | 92,11700 | 90,53256 | 89,33732 |
| Japan | JPY | 163,23000 | 156,79000 | 163,82257 | 151,93821 |
| Kanada | CAD | 1,49720 | 1,46810 | 1,48186 | 1,45957 |
| Mexiko | MXN | 21,58915 | 18,76890 | 19,82192 | 19,19575 |
| Polen | PLN | 4,27185 | 4,34090 | 4,30632 | 4,54402 |
| Republik Korea | KRW | 1.534,32000 | 1.440,71500 | 1.475,43597 | 1.413,50465 |
| Russland | RUB | 112,43840 | 99,96610 | 100,22625 | 92,29940 |
| Schweden | SEK | 11,45005 | 11,08735 | 11,43291 | 11,47160 |
| Südafrika | ZAR | 19,62545 | 20,44415 | 19,83310 | 19,95520 |
| Tschechische Republik | CZK | 25,15050 | 24,71800 | 25,11925 | 24,00353 |
| USA | USD | 1,04100 | 1,10770 | 1,08200 | 1,08170 |
| Volksrepublik China | CNY | 7,59860 | 7,87000 | 7,78612 | 7,65984 |

## Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

### BEWERTUNGSPRINZIPIEN

Die Bilanzierung im Volkswagen Konzern folgt mit Ausnahme bestimmter Posten, wie zum Beispiel Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente sowie Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen, dem Prinzip der historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten (Anschaffungskostenmodell). Die für die einzelnen Posten verwendeten Bewertungsmethoden werden im Folgenden näher erläutert.

### IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Immaterielle Vermögenswerte werden nach dem Anschaffungskostenmodell bilanziert.

Entgeltlich erworbene Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten aktiviert und – sofern sie eine begrenzte Nutzungsdauer haben – planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Hierbei handelt es sich insbesondere um Software, die in der Regel über drei Jahre abgeschrieben wird oder um Lizenzen, die in der Regel über die Lizenzlaufzeit abgeschrieben werden.

Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte und andere selbst erstellte Immaterielle Vermögenswerte werden aktiviert, sofern die zahlungsmittelgenerierende Einheit, welcher der jeweilige Immaterielle Vermögenswert zuzuordnen ist, werthaltig ist und die übrigen Voraussetzungen für eine Aktivierung erfüllt sind.

Die Abschreibung erfolgt linear ab dem Beginn der Nutzung (zum Beispiel Produktionsbeginn) über die vorgesehene Laufzeit der entwickelten Modelle, Aggregate beziehungsweise Software, die im Allgemeinen zwischen drei und neun Jahren liegt.

Die Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte werden den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen haben in der Regel eine unbestimmte Nutzungsdauer und werden entsprechend nicht planmäßig abgeschrieben. Eine unbestimmte Nutzungsdauer ergibt sich regelmäßig aus der weiteren Nutzung und Pflege einer Marke.

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Goodwill, bei Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie bei Immateriellen Vermögenswerten, die noch nicht nutzungsbereit sind, mindestens einmal jährlich durchgeführt. Bei in Nutzung befindlichen Vermögenswerten und anderen Immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer erfolgt ein Werthaltigkeitstest nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für eine Wertminderung. Zur Ermittlung der Werthaltigkeit von Goodwill sowie Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter und bestimmter Nutzungsdauer stellt in der Regel die jeweilige Marke die zahlungsmittelgenerierende Einheit als Testebene dar. Basis für die Bewertung des Nutzungswerts ist die vom Management erstellte aktuelle Mittelfristplanung (sogenannte Planungsrunde). Die Planungsperiode erstreckt sich grundsätzlich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Diese Planung basiert auf Erwartungen im Hinblick auf die zukünftige weltwirtschaftliche Entwicklung sowie daraus abgeleiteten Annahmen hinsichtlich der Pkw- beziehungsweise Nutzfahrzeuggesamtmärkte, die erwartete Entwicklung der Marktanteile des Volkswagen Konzerns, die Zeitpunkte sowie die Kosten für die Entwicklung von Fahrzeugmodellen und den Umfang von Investitionen in Produktionsanlagen sowie die Entwicklung der Preis- und Kostenstrukturen unter besonderer Berücksichtigung der Transformation zur Elektromobilität und gestiegener regulatorischer Vorgaben. Auf Basis dieser Erwartungen werden auch die Planungen des Segments Finanzdienstleistungen unter Berücksichtigung der jeweiligen Marktdurchdringung, des erwarteten Fahrzeugabsatzes mit Finanzierungs- beziehungsweise Leasingverträgen und weiteren Dienstleistungen sowie regulatorischer Anforderungen erstellt. Die Planungen für das Segment Power Engineering berücksichtigen Erwartungen zur Entwicklung der unterschiedlichen Einzelmärkte. In den Planungen werden dabei angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends (Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisentwicklung) sowie historische Entwicklungen berücksichtigt.

Den Planungen im Volkswagen Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2025 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2024 etwas schwächeren Dynamik wachsen wird. Die rückläufige Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende Lockerung der Geldpolitik sollten sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken ergeben sich weiterhin aus einer zunehmenden Fragmentierung der

Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, aus Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie aus strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie Unsicherheiten im Zusammenhang mit der zukünftigen politischen Ausrichtung der USA. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine etwas schwächere Dynamik aufweisen werden als im Berichtsjahr.

Die Automobilmarkt- und Volumenplanung des Volkswagen Konzerns reflektiert die oben genannte regionale Differenzierung und berücksichtigt die Auswirkungen regionaler Konflikte. Zudem ist die Transformation hin zur Elektromobilität in den Planzahlen berücksichtigt. Erwartete Belastungen der Ergebnisse aus höheren Materialkosten sowie der verschärften Abgas- und Verbrauchsgesetzgebung sollen durch Preis- und Produktmixverbesserungen sowie entsprechende Effizienzsteigerungsprogramme überkompensiert werden. Insbesondere die Entlastungen durch Tarifverhandlungsergebnisse für die Marke Volkswagen haben Eingang in die verwendeten Planzahlen gefunden. Daneben wurden die BEV-Marktanteilserwartungen aktualisiert. Zölle wurden zum Teil direkt in die Planung integriert oder im Rahmen der Werthaltigkeitstests bei Wesentlichkeit in einer Überplanung erfasst beziehungsweise sensitiviert.

Bezüglich der Annahmen im Detailplanungszeitraum wird auf die Erläuterungen zu Schätzungen und Beurteilungen des Managements verwiesen. Weitere Details finden sich darüber hinaus im Prognosebericht, der Teil des Lageberichts ist. Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst.

Für die Ermittlung der Cashflows werden grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Märkte zugrunde gelegt. Die Schätzung der Cashflows nach Beendigung des Planungszeitraums basiert in den Segmenten Pkw, Power Engineering sowie Nutzfahrzeuge grundsätzlich auf einer Wachstumsrate von bis zu 1 % p.a. (Vorjahr: bis zu 1 % p.a.).

Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests für den Goodwill und für Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer, im Wesentlichen aktivierte Entwicklungskosten, werden folgende Kapitalkostensätze (WACC) vor Steuern zugrunde gelegt, die, soweit notwendig, um länderspezifische Abzinsungsfaktoren angepasst werden:

| WACC | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Segment Pkw | 10,8% | 10,7% |
| Segment Nutzfahrzeuge | 10,4% | 12,1% |
| Segment Power Engineering | 14,1% | 15,7% |

Die Ermittlung der Kapitalkostensätze basiert auf dem Zinssatz für risikofreie Anlagen, der Marktrisikoprämie und dem Fremdkapitalzinssatz. Darüber hinaus werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren und Verschuldungsgrad berücksichtigt. Die Zusammensetzung der Peer Groups zur Ermittlung der Beta-Faktoren und der Verschuldungsgrade wird fortlaufend überprüft und, falls geboten, angepasst.

### SACHANLAGEVERMÖGEN

Das Sachanlagevermögen wird nach dem Anschaffungskostenmodell bilanziert. Erhaltene Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Die Spezialbetriebsmittel werden unter Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung ausgewiesen. Das Sachanlagevermögen wird linear pro rata temporis über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

| | Nutzungsdauer |
|---|---|
| Gebäude | 20 bis 50 Jahre |
| Grundstückseinrichtungen | 10 bis 20 Jahre |
| Maschinen und technische Anlagen | 6 bis 12 Jahre |
| Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung einschließlich Spezialbetriebsmittel | 3 bis 15 Jahre |

Die Ermittlung des Nutzungswerts für das Sachanlagevermögen folgt den für Immaterielle Vermögenswerte beschriebenen Grundsätzen. Die Kapitalkostensätze für produktspezifische Werkzeuge und sonstige Investitionen sind mit den oben je Segment dargestellten Kapitalkostensätzen für Immaterielle Vermögenswerte identisch.

### LEASINGVERHÄLTNISSE

Die in der Bilanz angesetzten Nutzungsrechte für Leasingverhältnisse werden in denjenigen Bilanzpositionen ausgewiesen, in denen die dem Leasingvertrag zugrundeliegenden Vermögenswerte bilanziert worden wären, wenn sie im wirtschaftlichen Eigentum des Volkswagen Konzerns stehen würden. Die Nutzungsrechte werden daher zum Stichtag unter den langfristigen Vermögenswerten, im Wesentlichen in dem Posten Sachanlagen, ausgewiesen.

Anwendungserleichterungen bestehen für kurzfristige und geringwertige Leasingverhältnisse, die der Volkswagen Konzern in Anspruch nimmt und daher für solche Leasingverhältnisse kein Nutzungsrecht und keine Verbindlichkeit ansetzt. Die diesbezüglichen Leasingzahlungen werden als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Als geringwertig wird ein Leasingverhältnis behandelt, sofern der Neuwert des Leasinggegenstands maximal 5.000 € beträgt. Des Weiteren werden die Bilanzierungsvorschriften des IFRS 16 nicht auf Leasingverhältnisse über Immaterielle Vermögenswerte angewendet.

Eine Vielzahl von Leasingverhältnissen enthält Verlängerungs- und Kündigungsoptionen.

### VERMIETETE VERMÖGENSWERTE

Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise getroffen werden. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie zum Beispiel Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten.

### ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (Investment Property) werden nach dem Anschaffungskostenmodell bilanziert, wobei die Abschreibungsmethode sowie die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern grundsätzlich denen der selbst genutzten Sachanlagen entsprechen. Die Fair Values werden im Anhang angegeben. Grundlage für die Fair Value Ermittlung ist grundsätzlich ein Ertragswertverfahren auf Basis interner Berechnungen. In diesem Verfahren wird der Ertragswert auf Basis des Rohertrags unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wie Bodenwert, Restnutzungsdauer und eines immobilienspezifischen Vervielfältigers gebäudebezogen ermittelt.

### AKTIVIERUNG VON FREMDKAPITALKOSTEN

Für qualifizierte Vermögenswerte werden Fremdkapitalkosten als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchsbereiten Zustand erforderlich ist.

### AT EQUITY BEWERTETE ANTEILE

Die Anschaffungskosten von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode fortgeschrieben. Bei der Überprüfung der Werthaltigkeit der Nettoinvestition folgt die Bestimmung des erzielbaren Betrags den für die Immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer beschriebenen Prinzipien.

### FINANZINSTRUMENTE

Die Bilanzierung von Finanzinstrumenten erfolgt bei marktüblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, das heißt zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

Finanzielle Vermögenswerte und Schulden werden im Volkswagen Konzern den Kategorien „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet" und „Zum Fair Value bewertet" zugeordnet.

### ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN

Bei den finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode bilanziert werden, handelt es sich um

> Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft,
> Forderungen aus Lieferungen und Leistungen,
> Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte,
> Termingeldanlagen
> Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Demgegenüber bestehen die finanziellen Schulden, die zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode bilanziert werden, aus

> Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,
> Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten,
> Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten,
> Anleihen und Schuldverschreibungen,
> Darlehen.

Bei kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten (Restlaufzeit bis ein Jahr) wird aus Wesentlichkeitsgründen auf eine Auf-/ Abzinsung verzichtet.

### ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind zum einen nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen (Fremdkapitalinstrumente) und die sowohl mit dem Ziel gehalten werden, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen, als auch Verkäufe zu tätigen (Geschäftsmodell „Halten und Veräußern"). Bei diesen Fremdkapitalinstrumenten werden jedoch bestimmte Wertänderungen (Wertminderungen, Fremdwährungsgewinne und -verluste, Zinsen nach der Effektivzinsmethode) sofort erfolgswirksam erfasst.

Zum anderen werden solche Eigenkapitalinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden (Geschäftsmodell „Halten"). Hierbei übt Volkswagen die Option aus, die Bewertungsänderungen ausschließlich erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen.

In die Kategorie Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte fallen bei Volkswagen im Wesentlichen

> Sicherungsgeschäfte außerhalb Hedge Accounting und
> Anteile an Investmentfonds.

Die Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Schulden betreffen ausschließlich Derivate, die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value, soweit möglich, anhand von anderen beobachtbaren Inputfaktoren bestimmt. Stehen keine beobachtbaren Inputfaktoren zur Verfügung, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder der Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt und soweit möglich durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft.

Bei kurzfristigen finanziellen Forderungen und Verbindlichkeiten entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag beziehungsweise dem Rückzahlungsbetrag.

Die Fair-Value-Option für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten wird im Volkswagen Konzern nicht angewendet.

Anteile an Tochterunternehmen beziehungsweise an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die aus Wesentlichkeitsgründen weder konsolidiert noch nach der Equity-Methode bilanziert werden, fallen nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 9 und IFRS 7.

### DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE UND HEDGE ACCOUNTING

Unternehmen des Volkswagen Konzerns setzen derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen (sogenannte Grundgeschäfte) ein. Dafür werden als Sicherungsinstrumente entsprechende Derivate verwendet, zum Beispiel Swaps, Termingeschäfte und Optionen.

Die bilanzielle Berücksichtigung der Fair Value Änderungen der Sicherungsinstrumente ist von der Art der Sicherungsbeziehung abhängig. Im Falle der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzposten (Fair-Value-Hedges) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Fair Value angesetzt. Gegebenenfalls werden mehrere Risikoanteile der Grundgeschäfte zu einem Portfolio zusammengefasst. Bei einem Fair-Value-Hedge auf Portfoliobasis erfolgt die Bilanzierung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts wie beim Fair-Value-Hedging auf Einzelgeschäftsbasis. Bewertungsänderungen der Sicherungsgeschäfte und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam erfasst. Im Volkswagen Konzern werden neben den Regelungen des IFRS 9 die Regelungen des IAS 39 zu Portfolio-Hedges zur Absicherung des Zinsrisikos im Konzernbereich Finanzdienstleistungen angewendet.

Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum Fair Value. Der designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments ist erfolgsneutral im OCI I und der nicht designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments erfolgsneutral im OCI II zu bilanzieren. Erst mit der Realisierung des Grundgeschäfts werden diese erfolgswirksam erfasst oder in die Vorräte reklassifiziert. Der ineffektive Teil eines Cashflow-Hedges wird sofort erfolgswirksam angesetzt.

Derivate, die im Volkswagen Konzern nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zur Sicherung der Zins-, Währungs-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken dienen, die jedoch die strengen Kriterien des IFRS 9 hinsichtlich der Anwendung von Hedge Accounting nicht erfüllen, werden in die Kategorie Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden eingeordnet (im Folgenden auch als Derivate außerhalb Hedge Accounting bezeichnet). Dies gilt auch für Optionen auf Unternehmensanteile. Wenn externe Sicherungsgeschäfte auf konzerninterne Grundgeschäfte abgeschlossen werden, die im Konzernabschluss eliminiert werden, sind diese Derivate ebenfalls grundsätzlich dieser Kategorie zuzuordnen. Die Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente oder Teile von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Hierzu zählen bei-

spielsweise die nicht designierten Devisentermingeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen, Zinssicherungsinstrumente, Warentermingeschäfte und Swaps sowie Devisentermingeschäfte auf Warentermingeschäfte und Swaps.

### WERTBERICHTIGUNGEN AUF FINANZINSTRUMENTE

Finanzielle Vermögenswerte unterliegen Ausfallrisiken, welche durch die Bilanzierung einer Risikovorsorge oder bei bereits eingetretenen Verlusten durch Erfassung einer Wertminderung berücksichtigt werden. Dem Ausfallrisiko von Forderungen und Krediten des Segments Finanzdienstleistungen wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und Risikovorsorgen Rechnung getragen.

Im Einzelnen wird für diese finanziellen Vermögenswerte nach konzerneinheitlichen Maßstäben eine Risikovorsorge in Höhe des erwarteten Ausfalls (expected-loss) gebildet. Aus dieser Risikovorsorge werden dann die tatsächlichen Einzelwertberichtigungen der eingetretenen Ausfälle erfasst. Ein potenzieller Wertberichtigungsbedarf wird nicht nur bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie Zahlungsverzug von mehr als 90 Tagen, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen, sondern auch für nicht überfällige Forderungen angenommen.

Nicht-signifikante Forderungen sowie signifikante Individualforderungen ohne Hinweise auf Wertminderungen werden anhand vergleichbarer Kreditrisikomerkmale zu homogenen Portfolios zusammengefasst und nach Risikoklassen aufgeteilt. Für die Ermittlung der Wertminderungshöhe werden dann durchschnittliche historische Ausfallwahrscheinlichkeiten in Verbindung mit zukunftsbezogenen Parametern des jeweiligen Portfolios herangezogen.

Kreditausfallrisiken sind für sämtliche finanzielle Vermögenswerte zu betrachten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten oder Erfolgsneutral zum Fair Value (Fremdkapitalinstrumente) bewertet werden sowie für Vertragsvermögenswerte gemäß IFRS 15 und Forderungen aus Leasingverträgen, die unter IFRS 16 fallen. Die Wertminderungsvorschriften gelten auch für Risiken aus außerbilanziellen unwiderruflichen Kreditzusagen und für die Bewertung von Finanzgarantien.

Die Berücksichtigung von Wertminderungen bei Forderungen außerhalb des Segments Finanzdienstleistungen erfolgt grundsätzlich durch ein vereinfachtes Verfahren unter Berücksichtigung historischer Ausfallquoten zuzüglich zukunftsbezogener Informationen sowie durch Einzelwertberichtigungen.

### LATENTE STEUERN

Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden grundsätzlich erst berücksichtigt, wenn der Gewinnverwendungsbeschluss vorliegt.

Aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden im Jahr der Entstehung nicht angesetzt. In Vorjahren angesetzte latente Steuern werden bei Vorliegen der Voraussetzungen wertberichtigt.

Der Bewertung von aktiven latenten Steuern für steuerliche Verlustvorträge werden in der Regel zukünftige zu versteuernde Einkommen im Rahmen eines Planungszeitraums von fünf Geschäftsjahren zugrunde gelegt.

### VORRÄTE

In den Vorräten werden Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Handelswaren sowie unfertige und fertige eigene Erzeugnisse zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert ausgewiesen. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens werden grundsätzlich nach der gewogenen Durchschnittsmethode bewertet.

### AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG

Die aktienbasierte Vergütung im Volkswagen Konzern umfasst Performance-Share-Pläne, das heißt Vergütungspläne, die per Barausgleich erfüllt und nach IFRS 2 bilanziert werden.

### SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Rückstellungen, die nicht innerhalb eines Jahres zu einem Ressourcenabfluss führen, werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Im Euro-Währungsraum wurde ein durchschnittlicher Zinssatz von 2,6 % (Vorjahr: 2,9 %) verwendet. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen.

### SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN (NICHT IM ANWENDUNGSBEREICH EINES SPEZIFISCHEN IFRS)

Sonstige langfristige Verbindlichkeiten außerhalb des Anwendungsbereichs eines spezifischen IFRS stehen Zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz. Differenzen zwischen den historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt.

Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten, die nicht in den Anwendungsbereich eines spezifischen IFRS fallen, werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

Der Volkswagen Konzern bietet in Kooperation mit unterschiedlichen Bankpartnern Reverse Factoring-Programme an. Dies ermöglicht teilnehmenden Lieferanten, sich ihre Forderungen gegen Volkswagen vor dem vereinbarten Fälligkeitstermin auszahlen zu lassen und auf diese Weise ihre Liquiditätsausstattung zu steuern. Im Rahmen der Reverse Factoring-Vereinbarung werden in der Regel verlängerte Zahlungsziele vereinbart, wobei die teilnehmenden Lieferanten bei der vorzeitigen Auszahlung ihrer Forderungen an der Bonität Volkswagens partizipieren und die Lieferkette nachhaltig gestärkt wird.

Der Volkswagen Konzern hat diese Programme anhand verschiedener Indikatoren beurteilt und daraus gefolgert, dass die jeweiligen Verbindlichkeiten weiterhin die Charakteristika von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen tragen. Demensprechend sind die damit verbundenen Zahlungen an die Bankpartner als Zahlungsmittelabflüsse aus laufender Geschäftstätigkeit zu klassifizieren.

### ERTRAGS- UND AUFWANDSREALISIERUNG

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zins- und Provisionserträgen aus Finanzdienstleistungen sowie Sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich erst dann, wenn die Leistungen erbracht beziehungsweise wenn der Kunde die Verfügungsmacht über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat. Bei Neu- und Gebrauchtfahrzeugverkäufen und Originalteilverkäufen wird die Leistung durch das Unternehmen regelmäßig mit Auslieferung erbracht, da damit die Verfügungsmacht übertragen wird sowie das Bestandsrisiko und, soweit die Auslieferung an einen Händler erfolgt, auch regelmäßig die Preisfestsetzung übergeht. Die Erlöse werden abzüglich der Erlösschmälerungen (Skonti, Preisnachlässe, Kundenboni und Rabatte) ausgewiesen. Erlösschmälerungen und andere variable Gegenleistungen werden im Volkswagen Konzern sowohl auf Basis von Erfahrungswerten als auch unter Berücksichtigung der jeweiligen aktuellen Gegebenheiten bewertet. Fahrzeuge werden an Händler in der Regel mit einem Zahlungsziel verkauft. Zwischen Auslieferung des Fahrzeugs und Zahlungseingang wird eine Forderung aus Lieferungen und Leistungen erfasst. Eine darin enthaltene Finanzierungskomponente wird nur dann abgegrenzt, wenn der Zeitraum zwischen Leistung und Gegenleistung länger als ein Jahr ist und der abzugrenzende Betrag wesentlich ist.

Erträge aus der Kundenfinanzierung und dem Finanzierungsleasing werden unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode realisiert und unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Bei der Vergabe von un- oder unterverzinslichen Fahrzeugfinanzierungen werden die Umsatzerlöse für die Fahrzeuge um die gewährten Zinsvorteile verringert. Erlöse aus Operating-Leasing-Verträgen werden linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt.

Bei Verträgen, bei denen die Leistung über einen Zeitraum erbracht wird, erfolgt die Umsatzrealisation abhängig von der Art der erbrachten Leistung entweder nach Leistungsfortschritt oder aus Vereinfachungsgründen linear; Letzteres allerdings nur dann, wenn die lineare Umsatzrealisierung nicht wesentlich von einer Realisierung nach Leistungsfortschritt abweicht. Der Leistungsfortschritt errechnet sich in der Regel aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Auftragskosten (cost to cost method). Die angefallenen Auftragskosten stellen regelmäßig den besten Maßstab für die Messung des Erfüllungsgrades der Leistungsverpflichtungen dar. Sofern das Ergebnis aus einer Leistungsverpflichtung, die über einen Zeitraum erbracht wird, noch nicht ausreichend sicher ist, das Unternehmen jedoch erwartet, dass es mindestens seine Kosten vom Kunden erstattet bekommt, wird der Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst (zero profit margin

method). Da es sich bei Verträgen im Bereich der Langfristfertigung bis zur Fertigstellung beziehungsweise bis zur Zahlung durch den Kunden regelmäßig um bedingte Forderungen gegenüber den Kunden handelt, werden entsprechende vertragliche Vermögenswerte ausgewiesen. Sobald die Leistung des Unternehmens vollständig erbracht ist, wird eine Forderung aus Lieferung und Leistung bilanziert.

Werden Serviceleistungen für den Kunden bereits zusammen mit dem Fahrzeug veräußert und durch den Kunden im Voraus bezahlt, erfasst der Konzern bis zur Leistungserbringung eine entsprechende vertragliche Verbindlichkeit. Beispiele für Serviceleistungen, die vom Kunden im Voraus bezahlt werden, sind Inspektions-, Wartungs- und bestimmte Garantieverträge sowie Mobile Online Dienste. Für Anschlussgarantien, die jedem Kunden für ein bestimmtes Modell gewährt werden, wird in der Regel entsprechend dem Vorgehen bei gesetzlichen Gewährleistungen eine Rückstellung bilanziert. Wenn die Garantie für den Kunden optional ist oder sie eine zusätzliche Serviceleistung enthält, wird der zugehörige Umsatz abgegrenzt und über die Garantielaufzeit realisiert.

Erlöse aus dem Verkauf von Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) einer Konzerngesellschaft besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsabschluss ein fester Rückkaufpreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisierung des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufspreis und Barwert des Rückkaufspreises ratierlich über die Vertragslaufzeit. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Vermögenswerte bei kurzfristigen Vertragslaufzeiten in den Vorräten und bei langfristigen Vertragslaufzeiten in den Vermieteten Vermögenswerten bilanziert.

Die Bewertung der Umsatzerlöse erfolgt grundsätzlich zum Vertragspreis. Sofern in einem Vertrag eine variable Gegenleistung vereinbart wurde (zum Beispiel volumenabhängige Bonifizierungen), wird der Umsatz aufgrund der Vielzahl der Verträge in der Regel mithilfe der Erwartungswertmethode geschätzt. In Ausnahmefällen kommt auch die Methode des wahrscheinlichsten Betrags zum Einsatz. Nach der Schätzung der zu erwartenden Umsatzerlöse wird zusätzlich geprüft, ob Unsicherheiten bestehen, die eine Reduzierung des zunächst realisierten Umsatzes notwendig machen, um die Gefahr einer nachträglichen negativen Umsatzkorrektur nahezu ausschließen zu können. Erstattungsrückstellungen resultieren vor allem aus Händlerboni.

Bei Mehrkomponentenverträgen wird der Transaktionspreis auf Basis relativer Einzelveräußerungspreise auf die verschiedenen Leistungsverpflichtungen des Vertrags verteilt. Im Konzernbereich Automobile werden die Nicht-Fahrzeugleistungen aus Wesentlichkeitsgründen regelmäßig mit deren Einzelveräußerungspreis angesetzt.

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Herstellungskosten sowie die Einstandskosten des Handelsgeschäfts ausgewiesen. Darüber hinaus sind in dieser Position auch die Kosten der Dotierung von Rückstellungen für Gewährleistungen enthalten. Die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Abschreibungen auf Entwicklungskosten werden ebenfalls unter den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen. Korrespondierend zum Ausweis der Zins- und Provisionserträge in den Umsatzerlösen werden die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen und die Provisionsaufwendungen in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen.

### ZUWENDUNGEN DER ÖFFENTLICHEN HAND

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden bei der Feststellung des Buchwerts des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust ausgewiesen.

Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden grundsätzlich in der Periode erfolgswirksam und in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen. Zuwendungen in Form nicht monetärer Vermögenswerte (zum Beispiel kostenlose Nutzung von Grund und Boden oder kostenlose Überlassung von Ressourcen) werden in einem Merkposten angesetzt.

## SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN DES MANAGEMENTS

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind zu einem gewissen Grad Annahmen zu treffen und Schätzungen vorzunehmen, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie auf die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten der Berichtsperiode auswirken. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte:

Sowohl die Überprüfung der Werthaltigkeit nicht finanzieller Vermögenswerte (insbesondere Goodwill, Markennamen, aktivierte Entwicklungskosten und Spezialbetriebsmittel) sowie nach der Equity-Methode oder zu Anschaffungskosten bewerteter Beteiligungen als auch die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Unternehmensanteilen und Optionen auf solche erfordern Annahmen bezüglich der zukünftigen Cashflows im Planungszeitraum und gegebenenfalls darüber hinaus sowie des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Einschätzungen zur Ableitung der Cashflows beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, die Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie auf die Profitabilität der Produkte des Volkswagen Konzerns. Bei der Ableitung der Cashflows für die Beurteilung der Werthaltigkeit der Unternehmen beziehungsweise Unternehmensbeteiligungen, die im Bereich von neuen Technologien tätig sind, ist die Einschätzung der technischen Realisierbarkeit und Möglichkeit der industriellen Nutzung dieser neuen Technologien von besonderer Bedeutung. Die Werthaltigkeit der Vermieteten Vermögenswerte des Konzerns hängt insbesondere vom Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab, da dieser einen wesentlichen Teil der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse darstellt. Nähere Informationen zum Werthaltigkeitstest sowie zu den verwendeten Bewertungsparametern finden sich weiter oben in den Ausführungen zu den Immateriellen Vermögenswerten.

Die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts von im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses übernommener Vermögenswerte und Schulden erfolgt, soweit keine beobachtbaren Marktwerte vorhanden sind, anhand anerkannter Bewertungsverfahren wie der Lizenzpreisanalogiemethode oder der Residualwertmethode.

Die Bestimmung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten verlangt Einschätzungen über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse. Soweit möglich werden die Einschätzungen unter Berücksichtigung aktueller Marktdaten sowie Ratingklassen und Scoringinformationen aus Erfahrungswerten abgeleitet. Weitere Details zur Ermittlung der Wertberichtigungen sind den Angaben „IFRS 7 (Finanzinstrumente)" und „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente" zu entnehmen.

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen basiert ebenfalls auf der Einschätzung von Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungsfaktors. Soweit möglich wird ebenfalls auf Erfahrungen oder externe Gutachten zurückgegriffen. Die der Berechnung der Pensionsrückstellungen zugrunde gelegten Annahmen sind der Angabe „Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen" zu entnehmen. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste aus Änderungen von Bewertungsparametern werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und haben folglich keinen Einfluss auf das in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Ergebnis. Die Änderung von Schätzungen bezüglich der Höhe Sonstiger Rückstellungen ist stets erfolgswirksam zu erfassen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst. Aufgrund des Ansatzes von Erwartungswerten kommt es regelmäßig zur Auflösung ungenutzter beziehungsweise Nachdotierung von Rückstellungen. Analog zu den Aufwendungen aus der Neubildung von Rückstellungen werden auch die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in den jeweiligen Funktionsbereichen erfasst. Gewährleistungsansprüche aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und des Kulanzverhaltens ermittelt. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle zu treffen.

Bei den im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Vorsorgen wurden in Abhängigkeit von Baureihe, Modelljahr und Land vor allem Annahmen zu den Arbeitszeiten, Materialkosten und Lohnstundensätzen getroffen. Daneben wurden Annahmen hinsichtlich zukünftiger Wiederveräußerungspreise für zurückgekaufte Fahrzeuge getroffen. Diesen Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde, die auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie beispielsweise Erfahrungswerten, beruhen. Weitere Angaben zu den Rechtsstreitigkeiten sowie den mit der Dieselthematik verbundenen rechtlichen Risiken sind der Angabe „Rechtsstreitigkeiten" zu entnehmen.

Für mögliche künftige Steuernachzahlungen wurden Steuerrückstellungen beziehungsweise für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen Sonstige Rückstellungen passiviert.

Die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden laufend von lokalen Finanzbehörden geprüft. Änderungen der Steuergesetze, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Finanzbehörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Steuerzahlungen führen.

Die Bewertung der Steuerrückstellung orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos. Ob eine Mehrzahl von steuerlichen Unsicherheiten einzeln oder in Gruppen bilanziert wird, macht Volkswagen je betrachtetem Einzelfall davon abhängig, welche Darstellung sich besser für die Vorhersage der Realisierung des steuerlichen Risikos eignet. Insbesondere bei Verträgen über grenzüberschreitende, konzerninterne Lieferungen und Leistungen ist die Bestimmung der Preise von einzelnen Produkten und Dienstleistungen komplex, da in vielen Fällen keine Marktpreise für eigene Produkte zu beobachten sind oder der Rückgriff auf Marktpreise von ähnlichen Produkten aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit mit Unsicherheiten behaftet ist. Die Bepreisung erfolgt in diesen Fällen – auch für steuerliche Zwecke – auf Basis von einheitlichen, betriebswirtschaftlich anerkannten Bewertungsverfahren.

Durch abweichende Entwicklungen von den im Rahmen der Rückstellungsbildung getroffenen Annahmen kann es zu Unterschieden im Vergleich zu den ursprünglich erwarteten Schätzwerten kommen.

Ein Überblick über die Sonstigen Rückstellungen ist der Angabe „Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen“ zu entnehmen.

Die Erfassung von Zuwendungen der öffentlichen Hand basiert auf der Einschätzung, ob eine angemessene Sicherheit darüber besteht, dass die Konzerngesellschaften die für die Gewährung der Zuwendung geforderten Bedingungen erfüllen und die Zuwendungen auch gewährt werden. Diese Einschätzung basiert auf der Art des Rechtsanspruchs sowie den Erfahrungen der Vergangenheit.

Die Schätzung der Nutzungsdauer im abnutzbaren Anlagevermögen basiert auf Erfahrungswerten und unterliegt einer regelmäßigen Überprüfung. Bei einer Änderung der Einschätzung kommt es zu einer Anpassung der Restnutzungsdauer und gegebenenfalls einer außerplanmäßigen Abschreibung.

Die Schätzung der Laufzeit von Leasingverhältnissen nach IFRS 16 basiert auf der unkündbaren Grundmietzeit des Leasingverhältnisses sowie der Einschätzung der Ausübung bestehender Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Die Festlegung der Laufzeit sowie der verwendeten Diskontierungszinssätze hat Einfluss auf die Höhe der Nutzungsrechte und der Leasingverbindlichkeiten.

Bei der Ermittlung aktiver latenter Steuern sind Annahmen hinsichtlich des künftigen zu versteuernden Einkommens sowie der Zeitpunkte der Realisierung der aktiven latenten Steuern erforderlich.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Da die künftige Geschäftsentwicklung Unsicherheiten unterliegt, die sich teilweise der Steuerung des Konzerns entziehen, sind die Annahmen und Schätzungen weiterhin hohen Unsicherheiten ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für die kurz- und mittelfristig prognostizierten Cashflows sowie die verwendeten Diskontierungssätze.

Durch von den Annahmen abweichende und außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegende Entwicklungen dieser Rahmenbedingungen können die sich einstellenden Beträge von den ursprünglich erwarteten Schätzwerten abweichen. Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst.

Im Jahr 2024 befand sich die Weltwirtschaft weiter auf Wachstumskurs mit einer im Vergleich zum Vorjahr etwas geringeren Dynamik. Diese Entwicklung war sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern zu beobachten.

Den Planungen im Volkswagen Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2025 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2024 etwas schwächeren Dynamik wachsen wird. Die rückläufige Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende Lockerung der Geldpolitik sollten sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken ergeben sich weiterhin aus einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, aus Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie aus strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie Unsicherheiten im Zusammenhang mit der zukünftigen politischen Ausrichtung der USA. Es wird davon ausgegangen, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine etwas schwächere Dynamik aufweisen werden als im Berichtsjahr.

Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen insbesondere Annahmen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung der Automobilmärkte sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde. Diese sowie weitere Annahmen werden ausführlich im Prognosebericht, der Bestandteil des Konzern-Lageberichts ist, erläutert.

## Segmentberichterstattung

Die Segmentabgrenzung folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Volkswagen Konzern. Der Mehrmarkenstrategie folgend, wird jede Marke (Geschäftssegment) des Konzerns von einem eigenen Markenvorstand geleitet. Dabei sind die vom Vorstand der Volkswagen AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben zu berücksichtigen. Die Segmentberichterstattung besteht aus den vier berichtspflichtigen Segmenten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge, Power Engineering und Finanzdienstleistungen.

Die Aktivitäten des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren und Fahrzeugsoftware, die Produktion und den Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen. Im Berichtssegment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erfolgt die Zusammenfassung der einzelnen Marken zu einem berichtspflichtigen Segment insbesondere aufgrund des hohen Maßes an technologischer und wirtschaftlicher Verzahnung im Produktionsverbund. Des Weiteren liegt eine Zusammenarbeit in zentralen Bereichen wie Einkauf, Forschung und Entwicklung und Treasury vor.

Das Segment Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion sowie den Vertrieb von Lastkraftwagen und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Wie bei den Pkw-Marken besteht eine Zusammenarbeit in den Bereichen Einkauf, Entwicklung und Vertrieb. Weitere Verzahnungen werden angestrebt.

Im Segment Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet.

Die Tätigkeit des Segments Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing-, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagementgeschäft sowie Mobilitätsangebote. In diesem Segment erfolgen Zusammenfassungen insbesondere unter Berücksichtigung der Vergleichbarkeit der Art der Dienstleistungen sowie der regulatorischen Rahmenbedingungen.

Die Kaufpreisallokation aus erworbenen Gesellschaften wird direkt den entsprechenden Segmenten zugeordnet.

Das Segmentergebnis wird bei Volkswagen auf Basis des Operativen Ergebnisses bestimmt.

Die Ergebnisanteile der Gemeinschaftsunternehmen sind in der Segmentberichterstattung im Equity-Ergebnis der jeweiligen Segmente enthalten.

Die Überleitungsrechnung beinhaltet Bereiche und sonstige Geschäftstätigkeiten, die definitionsgemäß keine Segmente darstellen. Darin ist auch die nicht allokierte Konzernfinanzierung enthalten. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten erfolgt ebenfalls innerhalb der Überleitungsrechnung.

Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden ohne Investitionen in Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen ausgewiesen.

Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften der Segmente des Volkswagen Konzerns liegen grundsätzlich Preise zugrunde, die auch mit Dritten vereinbart werden.

## BERICHTSSEGMENTE 2024

| Mio. € | Pkw und leichte Nutzfahrzeuge | Nutzfahrzeuge | Power Engineering | Finanzdienst-leistungen | Summe Segmente | Überleitung | Volkswagen Konzern |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Umsatzerlöse mit externen Dritten | 220.042 | 44.930 | 4.332 | 54.997 | 324.300 | 355 | 324.656 |
| Umsatzerlöse mit anderen Segmenten | 21.484 | 1.253 | 1 | 3.772 | 26.510 | -26.510 | - |
| Umsatzerlöse | 241.526 | 46.183 | 4.333 | 58.769 | 350.811 | -26.155 | 324.656 |
| Kosten der Umsatzerlöse | 199.537 | 36.519 | 3.202 | 50.714 | 289.972 | -24.788 | 265.184 |
| Planmäßige Abschreibungen | 17.000 | 2.886 | 130 | 10.644 | 30.661 | -711 | 29.950 |
| Außerplanmäßige Abschreibungen | 941 | 17 | - | 795 | 1.754 | 353 | 2.107 |
| Zuschreibungen | 13 | 15 | - | 263 | 291 | 0 | 291 |
| Segmentergebnis (Operatives Ergebnis) | 13.656 | 4.218 | 335 | 3.119 | 21.328 | -2.268 | 19.060 |
| Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen | 291 | 236 | -2 | -151 | 375 | - | 375 |
| Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis | 315 | -1.084 | 10 | 26 | -733 | -1.897 | -2.629 |
| At Equity bewertete Anteile | 6.103 | 1.390 | 15 | 2.760 | 10.269 | - | 10.269 |
| Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien | 24.097 | 2.731 | 193 | 253 | 27.275 | 172 | 27.447 |

## BERICHTSSEGMENTE 2023[1]

| Mio. € | Pkw und leichte Nutzfahrzeuge | Nutzfahrzeuge | Power Engineering | Finanzdienst-leistungen | Summe Segmente | Überleitung | Volkswagen Konzern |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Umsatzerlöse mit externen Dritten | 223.152 | 44.725 | 4.043 | 49.998 | 321.918 | 366 | 322.284 |
| Umsatzerlöse mit anderen Segmenten | 22.528 | 1.007 | 1 | 4.130 | 27.665 | -27.665 | - |
| Umsatzerlöse | 245.680 | 45.731 | 4.044 | 54.128 | 349.584 | -27.300 | 322.284 |
| Kosten der Umsatzerlöse[2] | 200.929 | 36.950 | 2.942 | 46.266 | 287.088 | -25.789 | 261.299 |
| Planmäßige Abschreibungen | 14.555 | 2.740 | 134 | 9.970 | 27.400 | -617 | 26.783 |
| Außerplanmäßige Abschreibungen | 298 | 57 | 9 | 879 | 1.242 | 479 | 1.721 |
| Zuschreibungen | 38 | 5 | - | 444 | 486 | 0 | 486 |
| Segmentergebnis (Operatives Ergebnis) | 19.432 | 3.714 | 366 | 3.786 | 27.298 | -4.769 | 22.528 |
| Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen | 2.112 | 124 | 0 | 55 | 2.291 | - | 2.291 |
| Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis[3] | 5.953 | -458 | 23 | -76 | 5.441 | -7.161 | -1.720 |
| At Equity bewertete Anteile | 8.476 | 1.234 | 17 | 2.512 | 12.239 | - | 12.239 |
| Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien | 22.636 | 2.205 | 134 | 282 | 25.257 | 538 | 25.795 |

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8").
2 Ab dem Geschäftsjahr 2024 werden die Kosten der Umsatzerlöse separat dargestellt. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.
3 Ab dem Geschäftsjahr 2024 werden die Effekte aus Ergebnisabführungsverträgen für die Tochtergesellschaften nicht mehr im Übrigen Finanzergebnis dargestellt. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

## ÜBERLEITUNGSRECHNUNG[1,2]

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| **Segmentumsätze** | **350.811** | **349.584** |
| Nicht zugeordnete Bereiche | 1.573 | 1.599 |
| Konzernfinanzierung | 13 | 24 |
| Konsolidierung/Holdingfunktion | -27.740 | -28.923 |
| **Konzernumsätze** | **324.656** | **322.284** |
| | | |
| **Kosten der Umsatzerlöse der Segmente** | **289.972** | **287.088** |
| Nicht zugeordnete Bereiche | 1.454 | 1.421 |
| Konzernfinanzierung | 0 | - |
| Konsolidierung/Holdingfunktion | -26.242 | -27.210 |
| **Kosten der Umsatzerlöse** | **265.184** | **261.299** |
| | | |
| **Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)** | **21.328** | **27.298** |
| Nicht zugeordnete Bereiche | 24 | 114 |
| Konzernfinanzierung | -50 | 10 |
| Konsolidierung/Holdingfunktion | -2.241 | -4.894 |
| **Operatives Ergebnis** | **19.060** | **22.528** |
| **Finanzergebnis** | **-2.255** | **570** |
| **Konzernergebnis vor Steuern** | **16.806** | **23.099** |

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8").
2 Ab dem Geschäftsjahr 2024 werden die Kosten der Umsatzerlöse separat dargestellt. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

## NACH REGIONEN 2024

| Mio. € | Deutschland | Europa/Übrige Märkte[1] | Nordamerika | Südamerika | Asien-Pazifik | Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Umsatzerlöse mit externen Dritten | 62.001 | 132.144 | 67.712 | 18.962 | 44.057 | -219 | 324.656 |
| Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien | 145.768 | 49.019 | 33.670 | 4.496 | 5.647 | - | 238.599 |

1 Ohne Deutschland.

## NACH REGIONEN 2023

| Mio. € | Deutschland | Europa/Übrige Märkte[1] | Nordamerika | Südamerika | Asien-Pazifik | Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Umsatzerlöse mit externen Dritten | 59.646 | 128.303 | 67.908 | 17.139 | 50.109 | -821 | 322.284 |
| Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien | 126.254 | 51.605 | 33.520 | 4.586 | 4.750 | - | 220.715 |

1 Ohne Deutschland.

Die Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip.

Die Allokation regionsübergreifender konzerninterner Sachverhalte in Bezug auf das Segmentvermögen wird einheitlich gemäß den wirtschaftlichen Eigentumsverhältnissen dargestellt.

# Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

## 1. Umsatzerlöse

### STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 2024

| Mio. € | Pkw und leichte Nutzfahrzeuge | Nutz-fahrzeuge | Power Engineering | Finanzdienst-leistungen | Summe Segmente | Überleitung | Volkswagen Konzern |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Fahrzeuge | 181.014 | 32.202 | – | – | 213.215 | –17.542 | 195.673 |
| Originalteile | 16.859 | 6.795 | – | – | 23.654 | –187 | 23.467 |
| Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte | 14.985 | 2.256 | – | 22.936 | 40.177 | –5.016 | 35.161 |
| Motoren, Aggregate und Teilelieferungen | 14.166 | 929 | – | – | 15.095 | –100 | 14.995 |
| Power Engineering | 2 | – | 4.331 | – | 4.333 | –1 | 4.332 |
| Motorräder | 831 | – | – | – | 831 | 0 | 831 |
| Vermiet- und Leasinggeschäft | 955 | 1.428 | 2 | 20.064 | 22.450 | –1.439 | 21.011 |
| Zinsen und ähnliche Erträge | 266 | 0 | – | 14.844 | 15.111 | –927 | 14.184 |
| Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse | –257 | –17 | – | – | –273 | 55 | –219 |
| Sonstige Umsatzerlöse | 12.704 | 2.589 | – | 925 | 16.217 | –997 | 15.220 |
| | **241.526** | **46.183** | **4.333** | **58.769** | **350.811** | **–26.155** | **324.656** |

### STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 2023

| Mio. € | Pkw und leichte Nutzfahrzeuge | Nutz-fahrzeuge | Power Engineering | Finanzdienst-leistungen | Summe Segmente | Überleitung | Volkswagen Konzern |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Fahrzeuge | 191.217 | 31.224 | – | – | 222.441 | –19.325 | 203.115 |
| Originalteile | 16.171 | 6.854 | – | – | 23.025 | –196 | 22.829 |
| Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte | 12.977 | 2.560 | – | 22.897 | 38.434 | –4.598 | 33.836 |
| Motoren, Aggregate und Teilelieferungen | 12.659 | 1.010 | – | – | 13.669 | –71 | 13.598 |
| Power Engineering | – | – | 4.044 | – | 4.044 | –1 | 4.043 |
| Motorräder | 890 | – | – | – | 890 | – | 890 |
| Vermiet- und Leasinggeschäft | 918 | 1.575 | 0 | 18.124 | 20.617 | –1.387 | 19.230 |
| Zinsen und ähnliche Erträge | 310 | 0 | – | 12.500 | 12.810 | –860 | 11.950 |
| Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse | –930 | 26 | – | – | –904 | 83 | –821 |
| Sonstige Umsatzerlöse | 11.469 | 2.482 | – | 607 | 14.558 | –945 | 13.614 |
| | **245.680** | **45.731** | **4.044** | **54.128** | **349.584** | **–27.300** | **322.284** |

Im Rahmen der Segmentberichterstattung sind die Umsatzerlöse des Konzerns nach Segmenten und Märkten dargestellt.

Die Sonstigen Umsatzerlöse umfassen unter anderem Erlöse aus Werkstattleistungen sowie Lizenzeinnahmen.

Von den in der abgelaufenen Periode realisierten Umsatzerlösen waren Umsatzerlöse in Höhe von 9.790 Mio. € (Vorjahr: 8.936 Mio. €) in den vertraglichen Verbindlichkeiten am 1. Januar 2024 enthalten.

Die in der abgelaufenen Periode realisierten Umsatzerlöse umfassen Leistungsverpflichtungen in Höhe von 622 Mio. € (Vorjahr: 363 Mio. €) die bereits in einer früheren Periode erfüllt wurden.

Neben den im Segment Power Engineering bestehenden Leistungsverpflichtungen von 5.655 Mio. € (Vorjahr: 4.794 Mio. €), von denen im Wesentlichen eine Erfüllung beziehungsweise Umsatzrealisation bis zum 31. Dezember 2025 erwartet wird, betreffen die darüber hinaus im Volkswagen Konzern zum Bilanzstichtag noch unerfüllten Leistungsverpflichtungen zum weitaus überwiegenden Teil Fahrzeugauslieferungen. Diese Auslieferungen sind zum Aufstellungszeitpunkt zum großen Teil bereits erfolgt beziehungsweise erfolgen im ersten Quartal 2025. Im Rahmen der Ermittlung der Beträge für den Bereich Power Engineering wurden sowohl Verträge, die eine Laufzeit von bis zu einem Jahr haben, als auch Dienstleistungsverträge, bei denen der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse jeweils genau in der Höhe realisiert, wie der Kunde von den Leistungen des Unternehmens profitiert, berücksichtigt. Im Fall von variablen Gegenleistungen werden Umsatzerlöse nur in dem Umfang realisiert, wie eine ausreichende Sicherheit gegeben ist, dass diese Umsätze nachträglich nicht zurückgenommen beziehungsweise negativ korrigiert werden müssen.

## 2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 10.485 Mio. € (Vorjahr: 7.968 Mio. €) ausgewiesen.

Die Kosten der Umsatzerlöse enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte (im Wesentlichen Entwicklungskosten), Sachanlagen (im Wesentlichen Technische Anlagen und Maschinen sowie Grundstücke und Gebäude) und Vermietvermögen in Höhe von 1.887 Mio. € (Vorjahr: 1.335 Mio. €). Die außerplanmäßigen Abschreibungen des Berichtsjahres auf Immaterielle Vermögenswerte und das Sachanlagevermögen in Höhe von insgesamt 914 Mio. € (Vorjahr: 388 Mio. €) resultieren vor allem aus verringerten Nutzungswerten verschiedener Produkte im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge aufgrund von Markt- und Wechselkursrisiken sowie insbesondere erwarteten Volumenrückgängen. Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte in Höhe von 974 Mio. € (Vorjahr: 947 Mio. €) sind im Wesentlichen dem Segment Finanzdienstleistungen zuzuordnen. Sie ergeben sich aus den fortlaufend aktualisierten internen und externen Informationen, die in die Restwertprognosen der Fahrzeuge eingehen. Davon betreffen 194 Mio. € (Vorjahr: 138 Mio. €) kurzfristige Vermögenswerte.

Erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand beliefen sich im laufenden Geschäftsjahr auf 324 Mio. € (Vorjahr: 292 Mio. €) und wurden grundsätzlich den Funktionsbereichen zugeordnet.

## 3. Vertriebskosten

Zu den Vertriebskosten in Höhe von 22,3 Mrd. € (Vorjahr: 21,3 Mrd. €) zählen neben Sachgemein- und Personalkosten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs die angefallenen Versand-, Werbe- und Verkaufsförderungskosten.

## 4. Verwaltungskosten

Die Verwaltungskosten von 12,8 Mrd. € (Vorjahr: 12,7 Mrd. €) beinhalten im Wesentlichen Sachgemein- und Personalkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen.

## 5. Sonstige betriebliche Erträge

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte | 1.810 | 2.164 |
| Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden | 933 | 922 |
| Erträge aus Derivaten im Hedge Accounting | 736 | 766 |
| Erträge aus Derivaten nicht im Hedge Accounting Finanzdienstleistungsbereich | 492 | 894 |
| Erträge aus Sonstigen Sicherungen | 2.073 | 2.245 |
| Erträge aus Wechselkursveränderungen | 3.478 | 3.419 |
| Erträge aus dem Verkauf von Werbematerial | 227 | 304 |
| Erträge aus Weiterberechnungen | 1.087 | 1.470 |
| Erträge aus Investment Property | 11 | 12 |
| Gewinne aus Anlageabgängen und Zuschreibungen auf Anlagevermögen | 605 | 586 |
| Übrige betriebliche Erträge | 3.521 | 2.369 |
| | **14.974** | **15.152** |

Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten überwiegend Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Die Erträge aus Sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursgewinne aus der Marktbewertung und Realisierung von derivativen Finanzinstrumenten des Konzernbereichs Automobile, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind. Kursverluste werden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

## 6. Sonstige betriebliche Aufwendungen

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 567 | 558 |
| Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen und sonstige Vermögenswerte | 2.575 | 2.051 |
| Aufwendungen aus Derivaten im Hedge Accounting | 864 | 754 |
| Aufwendungen aus Derivaten nicht im Hedge Accounting Finanzdienstleistungsbereich | 661 | 1.221 |
| Aufwendungen aus Sonstigen Sicherungen | 2.296 | 4.857 |
| Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen | 3.100 | 3.793 |
| Aufwendungen aus Weiterberechnungen | 1.171 | 1.113 |
| Aufwendungen für Restrukturierung | 2.510 | 62 |
| Verluste aus Anlageabgängen | 569 | 406 |
| Übrige betriebliche Aufwendungen | 5.998 | 4.719 |
| | **20.312** | **19.534** |

In den Wertberichtigungen auf Sonstige Forderungen und Sonstige Vermögenswerte sind Wertberichtigungen auf Forderungen aus Langfristfertigung in Höhe von 3,7 Mio. € (Vorjahr: 2,1 Mio. €) enthalten. Für weitere Informationen zu den Aufwendungen für Restrukturierung siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse".

Die Aufwendungen aus Sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursverluste aus der Marktbewertung und Realisierung von derivativen Finanzinstrumenten des Konzernbereichs Automobile, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind. Kursgewinne werden in den Sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

## 7. Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Erträge aus At Equity bewerteten Anteilen | 1.950 | 2.910 |
| davon aus Gemeinschaftsunternehmen | 1.658 | 2.713 |
| davon aus assoziierten Unternehmen | 292 | 196 |
| Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen | 1.575 | 619 |
| davon aus Gemeinschaftsunternehmen | 717 | 174 |
| davon aus assoziierten Unternehmen | 858 | 445 |
| | **375** | **2.291** |

## 8. Zinsergebnis

| Mio. € | 2024 | 2023[1] |
|---|---|---|
| **Zinserträge** | **2.419** | **2.658** |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 2.415 | 2.656 |
| Bewertung von Fair-Value-Hedges | 3 | 2 |
| **Zinsaufwendungen** | **-3.446** | **-3.640** |
| Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen | -1.596 | -2.050 |
| Bewertung von Fair-Value-Hedges | 0 | -3 |
| Aufwendungen aus der Aufzinsung von Leasingverbindlichkeiten | -266 | -222 |
| Ergebnis aus der Auf-/Abzinsung von sonstigen langfristigen Schulden | -613 | -351 |
| Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen | -971 | -1.014 |
| **Zinsergebnis** | **-1.027** | **-982** |

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8").

## 9. Übriges Finanzergebnis

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Erträge aus Gewinnabführungsverträgen | 35 | 28 |
| Aufwendungen aus Verlustübernahmen | -205 | -63 |
| Sonstige Erträge aus Beteiligungen | 224 | 341 |
| Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen | -1.041 | -837 |
| Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen | 810 | 725 |
| Realisierte Fremdwährungserträge aus Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten | 1.310 | 1.093 |
| Realisierte Fremdwährungsaufwendungen aus Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten | -1.030 | -1.226 |
| Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten und Wertberichtigung von Finanzinstrumenten | -1.688 | -904 |
| Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten außerhalb Hedge Accounting | -13 | 111 |
| Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten innerhalb Hedge Accounting | -4 | -6 |
| **Übriges Finanzergebnis** | **-1.602** | **-739** |

Die Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten und Wertberichtigungen von Finanzinstrumenten entfallen im Wesentlichen auf die Bewertung von Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten sowie Zahlungsmitteln in Fremdwährung.

Die Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten außerhalb Hedge Accounting beinhalteten im Vorjahr Erträge aus der Bewertung der Optionen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Europcar in Höhe von 0,1 Mrd. €.

## 10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

### ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERERTRAGS UND -AUFWANDS

| Mio. € | 2024 | 2023[1] |
|---|---|---|
| Tatsächlicher Steueraufwand Inland | 1.276 | 2.880 |
| Tatsächlicher Steueraufwand Ausland | 4.582 | 3.911 |
| **Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** | **5.858** | **6.791** |
| davon periodenfremde Erträge (–)/Aufwendungen (+) | –720 | –62 |
| Latenter Steuerertrag (–)/-aufwand (+) Inland | –938 | –769 |
| Latenter Steuerertrag (–)/-aufwand (+) Ausland | –508 | –786 |
| **Latenter Steuerertrag (–)/-aufwand (+)** | **–1.447** | **–1.554** |
| **Steuern vom Einkommen und vom Ertrag** | **4.411** | **5.237** |

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8").

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2024 betrug 15 %. Hieraus resultiert, einschließlich Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag, eine Steuerbelastung von 30,0 % (Vorjahr: 30,0 %).

Für die Bewertung der latenten Steuern wird im deutschen Organkreis ein Steuersatz in Höhe von 30,0 % (Vorjahr: 30,0 %) angewandt.

Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 % und 45 % (Vorjahr: 0 % und 46 %). Bei gespaltenen Steuersätzen wird der Thesaurierungssteuersatz angewandt.

Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2024 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 356 Mio. € (Vorjahr: 816 Mio. €).

Die steuerlichen Verlustvorträge sowie der Verfall der nicht nutzbaren Verlustvorträge haben sich wie folgt entwickelt:

| | BISHER NOCH NICHT GENUTZTE STEUERLICHE VERLUSTVORTRÄGE | | DAVON NICHT NUTZBARE STEUERLICHE VERLUSTVORTRÄGE | |
|---|---|---|---|---|
| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023 | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
| Unverfallbare steuerliche Verlustvorträge | 17.204 | 14.993 | 4.040 | 4.577 |
| Verfallbar innerhalb der nächsten 10 Jahre | 3.556 | 1.880 | 1.937 | 1.152 |
| Verfallbar in mehr als 10 Jahren | 10.458 | 10.511 | 534 | 381 |
| **Gesamt** | **31.218** | **27.385** | **6.510** | **6.111** |

Latente Steuern auf Zinsvorträge werden aktiviert, soweit es wahrscheinlich ist, dass der Zinsvortrag in der Zukunft genutzt werden kann. Bisher noch nicht genutzte Zinsvorträge bestehen in Höhe von 718 Mio. € (Vorjahr: 574 Mio. €). Zinsvorträge in Höhe von 528 Mio. € (Vorjahr: 409 Mio. €) sind zeitlich unbegrenzt nutzbar, während 191 Mio. € (Vorjahr: 165 Mio. €) innerhalb der nächsten zehn Jahre zu verwenden sind.

Aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften aus früheren Perioden mindert sich der tatsächliche Ertragsteueraufwand im laufenden Geschäftsjahr um 65 Mio. € (Vorjahr: 120 Mio. €). Der Betrag des latenten Steueraufwands mindert sich um 99 Mio. € (Vorjahr: 372 Mio. €) aufgrund bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften einer früheren Periode. Der latente Steueraufwand aus der Abwertung eines latenten Steueranspruchs beträgt 81 Mio. € (Vorjahr: 44 Mio. €). Der latente Steuerertrag aus der Zuschreibung eines latenten Steueranspruchs beträgt 19 Mio. € (Vorjahr: 125 Mio. €).

Die von verschiedenen Staaten gewährten Steuerguthaben betragen 443 Mio. € (Vorjahr: 473 Mio. €).

In der Bilanz wurde kein latenter Steueranspruch erfasst für abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 3.200 Mio. € (Vorjahr: 2.232 Mio. €) und für Steuergutschriften, die innerhalb der nächsten 20 Jahre verfallen würden, in Höhe von 114 Mio. € (Vorjahr: 128 Mio. €).

In Höhe von 216 Mio. € (Vorjahr: 251 Mio. €) wurden latente Steuerschulden für temporäre Differenzen sowie für nicht ausgeschüttete Gewinne von Tochtergesellschaften der Volkswagen AG wegen bestehender Kontrolle nach IAS 12.39 nicht bilanziert. In Höhe von 4.419 Mio. € (Vorjahr: 3.964 Mio. €) wurden latente Steueransprüche für temporäre Differenzen in Zusammenhang mit Beteiligungen an Tochterunternehmen mit deren Umkehrung aufgrund der Kontrollausübung in absehbarer Zeit nicht gerechnet wird, nicht bilanziert.

Aus Steuersatzänderungen resultierten konzernweit latente Steueraufwendungen in Höhe von 119 Mio. € (Vorjahr: latente Steuererträge in Höhe von 9 Mio. €).

Zum 31. Dezember 2024 hat Volkswagen für Gesellschaften, die einen Verlust in der laufenden Periode oder in der Vorperiode erlitten haben, latente Steuerforderungen ausgewiesen, die die latenten Steuerverbindlichkeiten um 7.779 Mio. € (Vorjahr: 6.819 Mio. €) übersteigen. Davon entfallen 4.985 Mio. € auf Gesellschaften im Organkreis der Volkswagen AG sowie 2.325 Mio. € auf Gesellschaften in Luxemburg, wobei die Beträge im Wesentlichen abzugsfähige temporäre Differenzen und Verlustvorträge beinhalten. Die Bilanzierung der Steuerforderungen in Luxemburg erfolgt, weil einzelne Aufwendungen für Beteiligungen in der Vergangenheit zu Verlusten geführt haben, zukünftig jedoch nach dem Geschäftsmodell der Gesellschaften zu versteuernde Einkommen erwartet werden. In Deutschland basiert der Ansatz unter anderem auf ausreichend steuerlichen Gewinnen in den folgenden Geschäftsjahren. Diese sind durch die Unternehmensplanungen unterlegt. Darüber hinaus erwartet Volkswagen, dass verschiedene Kosten-/Effizienzprogramme und neue Produktanläufe zu erheblichen Ergebnisverbesserungen führen werden.

Die Gesamtbetrachtung kommt zu dem Ergebnis, dass die jeweiligen Gesellschaften ausreichend zu versteuernde Ergebnisse erzielen werden, mit denen die bislang ungenutzten steuerlichen Verluste und abzugsfähigen temporären Differenzen verrechnet werden können.

In Höhe von insgesamt 2.659 Mio. € (Vorjahr: 2.861 Mio. €) wurden latente Steuern in der Bilanz eigenkapitalerhöhend berücksichtigt, die auf direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen entfallen. Davon betreffen – 22 Mio. € (Vorjahr: – 66 Mio. €) Minderheitenanteile. Im Geschäftsjahr 2024 wurden latente Steuererträge auf direkt im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen in Höhe von 0 Mio. € ergebnisneutral reklassifiziert (Vorjahr: – Mio. €). Im aktuellen Jahr sowie im Vorjahr gab es keine Effekte aus Kapitaltransaktionen mit Minderheiten. Die Entwicklung der latenten Steuern nach Sachverhalten ist in der Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

Im Geschäftsjahr 2024 wurden keine aus Eigenkapitalbeschaffungskosten resultierende Steuereffekte dem Eigenkapital gutgeschrieben (Vorjahr: 3 Mio. €).

## LATENTE STEUERN NACH BILANZPOSTEN

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten und auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

| | AKTIVE LATENTE STEUERN | | PASSIVE LATENTE STEUERN | |
|---|---|---|---|---|
| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023[1] | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
| Immaterielle Vermögenswerte | 1.243 | 1.179 | 15.632 | 15.095 |
| Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte | 5.812 | 6.076 | 7.949 | 8.041 |
| Langfristige Finanzanlagen | 333 | 410 | 17 | 10 |
| Vorräte | 3.644 | 2.743 | 1.166 | 924 |
| Forderungen und sonstige Vermögenswerte (inklusive Finanzdienstleistungsbereich) | 2.281 | 2.492 | 10.142 | 10.258 |
| Sonstige kurzfristige Vermögenswerte | 2.466 | 3.117 | 70 | 35 |
| Pensionsrückstellungen | 4.986 | 5.476 | 35 | 88 |
| Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen | 15.965 | 13.959 | 5.164 | 5.022 |
| Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern aus temporären Differenzen | –201 | –194 | – | – |
| Temporäre Differenzen nach Wertberichtigungen | 36.530 | 35.259 | 40.175 | 39.473 |
| Steuerliche Verlustvorträge/Zinsvorträge nach Wertberichtigungen | 6.674 | 5.820 | – | – |
| Steuergutschriften nach Wertberichtigungen | 329 | 345 | – | – |
| **Wert vor Konsolidierung und Saldierung** | **43.533** | **41.424** | **40.175** | **39.473** |
| davon entfallen auf langfristige Vermögenswerte und Schulden | 29.419 | 27.610 | 32.323 | 31.800 |
| Saldierung | 30.320 | 30.488 | 30.320 | 30.488 |
| Konsolidierung | 3.368 | 3.315 | 1.045 | 796 |
| **Bilanzansatz** | **16.581** | **14.251** | **10.900** | **9.781** |

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8").

Der ausgewiesene Steueraufwand des Jahres 2024 von 4.411 Mio. € (Vorjahr angepasst: 5.237 Mio. € (siehe Erläuterungen zu IAS 8)) war um 631 Mio. € niedriger (Vorjahr: 1.692 Mio. €) als der erwartete Steueraufwand von 5.042 Mio. €, der sich bei Anwendung eines Konzernsteuersatzes von 30,0 % (Vorjahr: 30,0 %) auf das Vorsteuerergebnis des Konzerns ergeben würde.

## ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ETRAGSTEUERAUFWAND

| Mio. € | 2024 | 2023[1] |
|---|---|---|
| Ergebnis vor Ertragsteuern | 16.806 | 23.099 |
| **Erwarteter Ertragsteuerertrag (–)/-aufwand (+) (Steuersatz 30,0 %; Vorjahr 30,0 %)** | **5.042** | **6.930** |
| Überleitung: | | |
| Abweichende ausländische Steuerbelastung | –528 | –1.171 |
| Steueranteil für: | | |
| steuerfreie Erträge | –625 | –1.461 |
| steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen | 773 | 1.100 |
| Effekte aus Verlustvorträgen | 66 | 52 |
| permanente bilanzielle Differenzen | –103 | –761 |
| Steuergutschriften | –142 | –120 |
| Periodenfremde Steuern | –477 | –361 |
| Effekte aus Steuersatzänderungen | 119 | –9 |
| Nicht anrechenbare Quellensteuer | 374 | 702 |
| Sonstige Steuereffekte | –88 | 337 |
| **Ausgewiesener Ertragsteueraufwand** | **4.411** | **5.237** |
| Effektiver Steuersatz in % | 26,3 | 22,7 |

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8").

## GLOBALE MINDESTBESTEUERUNG

Aus der Einführung der Globalen Mindeststeuer (Säule 2) entstehen dem Volkswagen Konzern keine wesentlichen Belastungen. Der tatsächliche Steueraufwand im Zusammenhang mit Säule-2-Ertragsteuern beläuft sich auf 14 Mio. €. Der Volkswagen Konzern hat die Ausnahme von Ansatz und Angabe latenter Steuern im Zusammenhang mit Säule-2-Ertragsteuern angewandt.

## 11. Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Volkswagen AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Geschäftsjahres in Umlauf befindenden Stamm- und Vorzugsaktien. Da in den Jahren 2024 und 2023 keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte auf die Anzahl der Aktien resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Gemäß § 27 Abs. 2 Ziffer 3 der Satzung der Volkswagen AG steht der Vorzugsaktie eine um 0,06 € höhere Dividende als der Stammaktie zu.

| | | 2024 | 2023[1] |
|---|---|---|---|
| Gewichtete durchschnittliche Anzahl von: | | | |
| Stammaktien – unverwässert/verwässert | Stück | 295.089.818 | 295.089.818 |
| Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert | Stück | 206.205.445 | 206.205.445 |
| | | | |
| Ergebnis nach Steuern | Mio. € | 12.394 | 17.861 |
| Ergebnisanteil von Minderheiten | Mio. € | 1.043 | 1.329 |
| Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG | Mio. € | 630 | 586 |
| Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG | Mio. € | 10.721 | 15.947 |
| davon Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert | Mio. € | 6.304 | 9.380 |
| davon Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert | Mio. € | 4.417 | 6.567 |
| | | | |
| Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert | € | 21,36 | 31,79 |
| Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert | € | 21,42 | 31,85 |

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8").

# Erläuterungen zur Bilanz

## 12. Immaterielle Vermögenswerte

### ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2024

| Mio. € | Markennamen | Goodwill | Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte | Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte | Sonstige immaterielle Vermögenswerte | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2024** | **17.596** | **26.305** | **21.927** | **50.638** | **16.587** | **133.053** |
| Währungsänderungen | 17 | 75 | 17 | -37 | 85 | 157 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | 20 | - | 1 | -10 | 11 |
| Zugänge | - | 0 | 7.000 | 3.244 | 2.497 | 12.741 |
| Umbuchungen | - | 1 | -14.002 | 14.093 | 189 | 281 |
| Abgänge | 6 | 2 | 123 | 2.044 | 355 | 2.530 |
| **Stand am 31.12.2024** | **17.607** | **26.399** | **14.819** | **65.896** | **18.993** | **143.714** |
| **Abschreibungen Stand am 01.01.2024** | **98** | **13** | **116** | **33.240** | **10.476** | **43.944** |
| Währungsänderungen | -5 | 0 | 1 | 12 | -40 | -32 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | 3 | - | 1 | -12 | -8 |
| Zugänge planmäßig | - | - | - | 6.739 | 1.524 | 8.263 |
| Zugänge außerplanmäßig | - | 8 | 414 | 56 | 12 | 489 |
| Umbuchungen | - | - | 0 | 18 | 0 | 18 |
| Abgänge | 6 | 2 | 80 | 1.990 | 214 | 2.292 |
| Zuschreibungen | - | - | - | 0 | 1 | 1 |
| **Stand am 31.12.2024** | **87** | **23** | **452** | **38.076** | **11.744** | **50.381** |
| **Nettobuchwert am 31.12.2024** | **17.520** | **26.377** | **14.367** | **27.820** | **7.249** | **93.333** |

## ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2023

| Mio. € | Markennamen | Goodwill | Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte | Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte | Sonstige immaterielle Vermögenswerte | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2023** | **17.633** | **26.211** | **17.595** | **44.949** | **15.464** | **121.853** |
| Währungsänderungen | -27 | -114 | -8 | 23 | -105 | -231 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | 210 | -137 | - | 31 | 104 |
| Zugänge | - | - | 9.275 | 1.868 | 1.302 | 12.445 |
| Umbuchungen | - | - | -4.763 | 4.763 | 219 | 219 |
| Abgänge | 10 | 2 | 35 | 966 | 323 | 1.336 |
| **Stand am 31.12.2023** | **17.596** | **26.305** | **21.927** | **50.638** | **16.587** | **133.053** |
| **Abschreibungen Stand am 01.01.2023** | **105** | **9** | **93** | **29.021** | **9.385** | **38.612** |
| Währungsänderungen | 3 | 0 | 0 | 13 | -23 | -7 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | - | - | - | -40 | -40 |
| Zugänge planmäßig | - | - | - | 5.120 | 1.298 | 6.418 |
| Zugänge außerplanmäßig | - | 6 | 23 | 45 | 71 | 145 |
| Umbuchungen | - | - | - | 0 | -2 | -2 |
| Abgänge | 10 | 2 | 0 | 954 | 212 | 1.179 |
| Zuschreibungen | - | - | - | 3 | - | 3 |
| **Stand am 31.12.2023** | **98** | **13** | **116** | **33.240** | **10.476** | **43.944** |
| **Nettobuchwert am 31.12.2023** | **17.498** | **26.292** | **21.811** | **17.398** | **6.111** | **89.109** |

Die Sonstigen immateriellen Vermögenswerte umfassen insbesondere Konzessionen, erworbene Kundenstämme und Händlerbeziehungen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen.

Die Aufteilung der Markennamen und Goodwill auf die Geschäftssegmente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| **Markennamen nach Geschäftssegmenten** | | |
| Porsche | 13.823 | 13.823 |
| Scania Vehicles and Services | 850 | 878 |
| MAN Truck & Bus | 1.127 | 1.127 |
| MAN Energy Solutions | 415 | 415 |
| International Motors[1] | 809 | 760 |
| Ducati | 404 | 404 |
| Übrige[1] | 93 | 92 |
| | **17.520** | **17.498** |
| **Goodwill nach Geschäftssegmenten** | | |
| Porsche | 18.835 | 18.825 |
| Scania Vehicles and Services[1] | 2.478 | 2.560 |
| MAN Truck & Bus | 587 | 587 |
| MAN Energy Solutions[1] | 291 | 290 |
| International Motors | 3.181 | 2.989 |
| Ducati | 290 | 290 |
| Škoda | 168 | 168 |
| Porsche Holding Salzburg | 126 | 125 |
| Übrige[1] | 422 | 457 |
| | **26.377** | **26.292** |

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Der Werthaltigkeitstest der ausgewiesenen Goodwill und Markennamen basiert grundsätzlich auf dem Nutzungswert, der auf Ebene der jeweiligen Marke ermittelt wurde. Dabei werden Kapitalkostensätze basierend auf dem Zinssatz für risikofreie Anlagen, der Marktrisikoprämie, Peer-Group-spezifischer Beta-Faktoren und dem Fremdkapitalzinssatz zugrunde gelegt. Zum generellen Vorgehen und den wesentlichen Annahmen wird auf die Ausführungen in der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu Immateriellen Vermögenswerten verwiesen. Darüber hinaus waren für die Marken mit wesentlichen bilanzierten Markennamen und Goodwill noch die folgenden Aspekte von Bedeutung:

Die Volumenplanung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Porsche (ZGE Porsche) basiert auf einer regionalen Differenzierung und berücksichtigt die Auswirkungen aktuell bekannter regionaler Konflikte. Insbesondere in den Märkten China und USA wird hierbei von herausfordernden Marktbedingungen aufgrund protektionistischer Tendenzen und zudem in China von einer verstärkten Wettbewerbsintensität ausgegangen. Ebenfalls wird im Rahmen der Planung eine im Vergleich zum Vorjahr verlangsamte Transformation hin zur Elektromobilität angenommen. Positive Preiseffekte werden durch eine global ausbalancierte sowie wertorientierte Absatzstruktur ergänzt. Erwartete Belastungen des Ergebnisses ab 2025 aus weiter steigenden Materialkosten sowie der Abgas- und Verbrauchsgesetzgebung sollen durch entsprechende Effizienzsteigerungsprogramme kompensiert werden. Das strategische Programm „Road to 20" soll dazu beitragen, die bisherigen Aktivitäten mit einem Fokus auf die Optimierung der Kostenstruktur nachhaltig zu intensivieren. Im Geschäftsjahr 2025 durch die Porsche AG entschiedene Maßnahmen zur Stärkung der kurz- und mittelfristigen Ertragskraft der Gesellschaft sind aufgrund des Stichtagsprinzips im Werthaltigkeitstest zum 31. Dezember 2024 nicht berücksichtigt.

Auf den für die TRATON GROUP relevanten Nutzfahrzeugmärkten wird in den Jahren 2025 bis 2029 insgesamt von einem leichten Marktrückgang ausgegangen, mit regional unterschiedlichen Entwicklungen. Basierend auf Volumen- und Preiseffekten wird dennoch bei den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der TRATON GROUP (ZGE der TRATON GROUP) über den Planungszeitraum von einem Umsatzanstieg ausgegangen. Dabei ist in allen ZGE der TRATON GROUP in der Fünfjahresplanung eine Ausweitung der Elektromobilität hinterlegt. Die Kosten aus der Transformation wurden in den Cashflows berücksichtigt.

Bei Scania Vehicles & Services wirkt sich darüber hinaus ein steigendes Absatzvolumen und ein höherer durchschnittlicher Verkaufspreis für Elektrofahrzeuge sowie der Ausbau des Vehicle-Services-Geschäfts positiv auf die geplanten Cashflows aus.

Bei MAN Truck & Bus wirkt sich das höhere Absatzvolumen, die Transformation zur Elektromobilität und das im Jahr 2021 initiierte Programm zur Neuausrichtung positiv auf die Cashflows aus.

Des Weiteren soll International Motors zu neuer Stärke geführt werden. Die Maßnahmen dazu reichen von der Nutzung der leistungsstarken Komponenten- und Technologie-Organisation innerhalb der TRATON GROUP über den Ausbau des Financial-Services-Geschäfts bis hin zum noch wirksameren Einsatz eines der größten unabhängigen Händler- und Service-Netzwerke auf dem nordamerikanischen Markt, zu welchem International Motors schon heute Zugang hat.

Die Werthaltigkeit aller zahlungsmittelgenerierender Einheiten mit Ausnahme der ZGE Porsche ist auch bei einer Variation des Diskontierungssatzes von + 0,5 %-Punkten beziehungsweise der Wachstumsprognose hinsichtlich der ewigen Rente von – 0,5 %-Punkten gegeben.

Sollte sich in Bezug auf die ZGE Porsche der Diskontierungssatz um 0,5 %-Punkte erhöhen, würde der erzielbare Betrag dem Buchwert entsprechen. Bei Nutzung des derzeitigen Diskontierungssatzes von 10,8 % übersteigt der erzielbare Betrag den Buchwert der ZGE Porsche um 3,5 Mrd. €.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten haben sich wie folgt entwickelt:

| Mio. € | 2024 | 2023 | % |
|---|---|---|---|
| Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt | 20.999 | 21.779 | – 3,6 |
| davon: aktivierte Entwicklungskosten | 10.244 | 11.142 | – 8,1 |
| Aktivierungsquote in % | 48,8 | 51,2 | |
| Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten | 7.209 | 5.187 | + 39,0 |
| **Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten** | **17.963** | **15.824** | **+ 13,5** |

# 13. Sachanlagen

## ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2024

| Mio. € | Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | Technische Anlagen und Maschinen | Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|
| **Anschaffungs-/Herstellungskosten** | | | | | |
| **Stand am 01.01.2024** | **52.814** | **54.271** | **95.537** | **11.001** | **213.622** |
| Währungsänderungen | 267 | 183 | 292 | 129 | 872 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | 159 | 22 | 30 | 5 | 215 |
| Zugänge | 2.524 | 1.450 | 4.731 | 8.004 | 16.710 |
| Umbuchungen | 1.068 | 2.006 | 2.561 | -5.882 | -247 |
| Abgänge | 897 | 1.862 | 2.971 | 249 | 5.978 |
| **Stand am 31.12.2024** | **55.935** | **56.070** | **100.181** | **13.007** | **225.194** |
| **Abschreibungen** | | | | | |
| **Stand am 01.01.2024** | **24.627** | **42.857** | **79.243** | **15** | **146.742** |
| Währungsänderungen | 112 | 165 | 249 | 0 | 526 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | 35 | 12 | 12 | - | 59 |
| Zugänge planmäßig | 2.439 | 3.027 | 5.437 | - | 10.903 |
| Zugänge außerplanmäßig | 139 | 132 | 62 | 92 | 424 |
| Umbuchungen | -23 | 11 | 17 | -3 | 1 |
| Abgänge | 643 | 1.798 | 2.447 | - | 4.887 |
| Zuschreibungen | 7 | 5 | 5 | 9 | 26 |
| **Stand am 31.12.2024** | **26.680** | **44.401** | **82.567** | **95** | **153.742** |
| **Nettobuchwert am 31.12.2024** | **29.256** | **11.670** | **17.614** | **12.912** | **71.452** |

## ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2023

| Mio. € | Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | Technische Anlagen und Maschinen | Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|
| **Anschaffungs-/Herstellungskosten** | | | | | |
| **Stand am 01.01.2023** | **50.789** | **53.934** | **91.212** | **9.991** | **205.925** |
| Währungsänderungen | -281 | -268 | -288 | -100 | -936 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | -298 | -464 | -434 | -418 | -1.614 |
| Zugänge | 2.080 | 1.280 | 4.326 | 7.141 | 14.826 |
| Umbuchungen | 1.194 | 798 | 3.595 | -5.446 | 142 |
| Abgänge | 670 | 1.009 | 2.874 | 166 | 4.720 |
| **Stand am 31.12.2023** | **52.814** | **54.271** | **95.537** | **11.001** | **213.622** |
| **Abschreibungen** | | | | | |
| **Stand am 01.01.2023** | **23.083** | **42.377** | **76.565** | **10** | **142.035** |
| Währungsänderungen | -113 | -216 | -239 | 0 | -568 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | -281 | -446 | -413 | -10 | -1.150 |
| Zugänge planmäßig | 2.337 | 3.053 | 4.712 | - | 10.102 |
| Zugänge außerplanmäßig | 26 | 185 | 19 | 13 | 244 |
| Umbuchungen | -2 | -1.134 | 1.246 | 6 | 116 |
| Abgänge | 423 | 962 | 2.642 | 0 | 4.026 |
| Zuschreibungen | 0 | 1 | 6 | 3 | 10 |
| **Stand am 31.12.2023** | **24.627** | **42.857** | **79.243** | **15** | **146.742** |
| **Nettobuchwert am 31.12.2023** | **28.186** | **11.414** | **16.294** | **10.986** | **66.880** |

Öffentliche Zuwendungen in Höhe von 180 Mio. € (Vorjahr: 237 Mio. €) wurden von den Anschaffungskosten der Sachanlagen abgesetzt.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden dienen Grundpfandrechte in Höhe von 2.038 Mio. € (Vorjahr: 1.497 Mio. €) als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen, Finanzschulden und sonstige Verbindlichkeiten.

## 14. Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

### ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2024

| Mio. € | Vermietete Vermögenswerte | Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien | Gesamt |
|---|---|---|---|
| **Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand am 01.01.2024** | **86.093** | **1.033** | **87.126** |
| Währungsänderungen | 1.202 | 16 | 1.218 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | 55 | 0 | 55 |
| Zugänge | 37.986 | 7 | 37.994 |
| Umbuchungen | 115 | - | 115 |
| Abgänge | 29.119 | 17 | 29.136 |
| **Stand am 31.12.2024** | **96.333** | **1.039** | **97.372** |
| **Abschreibungen Stand am 01.01.2024** | **21.999** | **401** | **22.400** |
| Währungsänderungen | 335 | 4 | 339 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | 16 | - | 16 |
| Zugänge planmäßig | 10.763 | 21 | 10.785 |
| Zugänge außerplanmäßig | 780 | - | 780 |
| Umbuchungen | 12 | 0 | 12 |
| Abgänge | 10.502 | 9 | 10.511 |
| Zuschreibungen | 264 | - | 264 |
| **Stand am 31.12.2024** | **23.139** | **417** | **23.557** |
| **Nettobuchwert am 31.12.2024** | **73.193** | **622** | **73.815** |

### ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2023

| Mio. € | Vermietete Vermögenswerte | Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien | Gesamt |
|---|---|---|---|
| **Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2023** | **80.919** | **961** | **81.880** |
| Währungsänderungen | -779 | -13 | -792 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | 1.098 | 4 | 1.101 |
| Zugänge | 32.974 | 6 | 32.980 |
| Umbuchungen | -57 | 93 | 36 |
| Abgänge | 28.061 | 19 | 28.080 |
| **Stand am 31.12.2023** | **86.093** | **1.033** | **87.126** |
| **Abschreibungen Stand am 01.01.2023** | **21.539** | **351** | **21.890** |
| Währungsänderungen | -216 | -3 | -219 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | 92 | 0 | 92 |
| Zugänge planmäßig | 10.241 | 21 | 10.263 |
| Zugänge außerplanmäßig | 809 | 1 | 810 |
| Umbuchungen | -19 | 34 | 15 |
| Abgänge | 10.051 | 4 | 10.055 |
| Zuschreibungen | 395 | 0 | 396 |
| **Stand am 31.12.2023** | **21.999** | **401** | **22.400** |
| **Nettobuchwert am 31.12.2023** | **64.094** | **632** | **64.726** |

Unter den Vermieteten Vermögenswerten werden das im Wege des Operating-Leasing vermietete Leasingvermögen sowie die Vermögenswerte mit langfristigen Buy-back-Verträgen ausgewiesen.

In dem Posten Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (Investment Property) werden Mietwohnungen und verpachtete Händlerbetriebe ausgewiesen, deren Fair Value 1.458 Mio. € (Vorjahr: 1.456 Mio. €) betrug. Die Ermittlung des Fair Values erfolgt grundsätzlich nach einem Ertragswertverfahren auf Basis interner Berechnungen (Stufe 3 der Fair Value Hierarchie). Für den Unterhalt des genutzten Investment Property fielen operative Kosten in Höhe von 98 Mio. € (Vorjahr: 85 Mio. €) an. Für nicht genutztes Investment Property wurden 1,7 Mio. € (Vorjahr: 0,4 Mio. €) aufgewandt.

Die Mieteinnahmen aus Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betrugen im Geschäftsjahr 2024 83 Mio. € (Vorjahr: 81 Mio. €).

## 15. At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen

### ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2024

| Mio. € | At Equity bewertete Anteile | Sonstige Beteiligungen | Gesamt |
|---|---|---|---|
| **Bruttobuchwert Stand am 01.01.2024** | **15.204** | **5.734** | **20.937** |
| Währungsänderungen | 103 | 32 | 135 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | 243 | -425 | -183 |
| Zugänge | 615 | 2.211 | 2.826 |
| Umbuchungen | - | - | - |
| Abgänge | 2.007 | 332 | 2.339 |
| Erfolgswirksame Fortschreibung/Bewertung | 91 | -62 | 29 |
| Dividenden[1] | -2.711 | - | -2.711 |
| Sonstige ergebnisneutrale Veränderungen | 93 | 12 | 105 |
| **Stand am 31.12.2024** | **11.630** | **7.170** | **18.800** |
| **Außerplanmäßige Abschreibungen Stand am 01.01.2024** | **2.964** | **1.303** | **4.267** |
| Währungsänderungen | 2 | 7 | 9 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | 0 | 0 |
| Zugänge | 414 | 350 | 764 |
| Umbuchungen | - | - | - |
| Abgänge | 2.018 | 177 | 2.196 |
| Zuschreibungen | - | 44 | 44 |
| **Stand am 31.12.2024** | **1.361** | **1.439** | **2.800** |
| **Nettobuchwert am 31.12.2024** | **10.269** | **5.731** | **16.000** |

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

## ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2023

| Mio. € | At Equity bewertete Anteile | Sonstige Beteiligungen | Gesamt |
|---|---|---|---|
| **Bruttobuchwert** | | | |
| **Stand am 01.01.2023** | **15.235** | **4.538** | **19.774** |
| Währungsänderungen | –217 | –48 | –265 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | 271 | –386 | –114 |
| Zugänge | 570 | 2.085 | 2.655 |
| Umbuchungen | – | – | – |
| Abgänge | – | 321 | 321 |
| Erfolgswirksame Fortschreibung/Bewertung | 2.243 | –13 | 2.230 |
| Dividenden[1] | –2.511 | – | –2.511 |
| Sonstige ergebnisneutrale Veränderungen | –388 | –122 | –510 |
| **Stand am 31.12.2023** | **15.204** | **5.734** | **20.937** |
| **Außerplanmäßige Abschreibungen** | | | |
| **Stand am 01.01.2023** | **2.567** | **1.050** | **3.617** |
| Währungsänderungen | –3 | –8 | –12 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | –19 | 94 | 76 |
| Zugänge | 523 | 304 | 826 |
| Umbuchungen | – | – | – |
| Abgänge | 27 | 96 | 124 |
| Zuschreibungen | 76 | 40 | 116 |
| **Stand am 31.12.2023** | **2.964** | **1.303** | **4.267** |
| **Nettobuchwert am 31.12.2023** | **12.239** | **4.431** | **16.670** |

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

In den At Equity bewerteten Anteilen sind Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 5.698 Mio. € (Vorjahr: 7.139 Mio. €) und assoziierte Unternehmen in Höhe von 4.571 Mio. € (Vorjahr: 5.100 Mio. €) enthalten.

Die Zugänge bei den sonstigen Beteiligungen entfallen im Wesentlichen mit 1,1 Mrd. € auf den Erwerb der Anteile an Rivian (Vorjahr: Erwerb der Anteile an XPeng mit 0,7 Mrd. €).

Die Abgänge bei den At Equity bewerteten Anteilen entfallen im Wesentlichen mit 2,0 Mrd. € auf Argo AI.

Die Zugänge unter den außerplanmäßigen Abschreibungen bei den At Equity bewerteten Anteilen beinhalten im Wesentlichen die Abschreibung der Beteiligung an dem assoziierten Unternehmen Northvolt in Höhe von 0,2 Mrd. € (Vorjahr: außerplanmäßige Abschreibung QuantumScape mit 0,4 Mrd. €).

Weitere Erläuterungen zu den oben genannten Beteiligungen finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse".

Die sonstigen ergebnisneutralen Veränderungen entfallen in Höhe von 117 Mio. € (Vorjahr: – 377 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen und in Höhe von – 24 Mio. € (Vorjahr: – 12 Mio. €) auf assoziierte Unternehmen. Sie resultieren im Wesentlichen aus Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von 114 Mio. € (Vorjahr: – 288 Mio. €), Neubewertungen aus Pensionsplänen in Höhe von 6 Mio. € (Vorjahr: – 3 Mio. €) sowie der Zeitwertbewertung von Cashflow-Hedges in Höhe von – 26 Mio. € (Vorjahr: – 128 Mio. €).

## 16. Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen

| | BUCHWERT | | | FAIR VALUE | BUCHWERT | | | FAIR VALUE |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | kurzfristig | langfristig | 31.12.2024 | 31.12.2024 | kurzfristig | langfristig | 31.12.2023 | 31.12.2023 |
| Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft | | | | | | | | |
| Kundenfinanzierung | 25.880 | 51.719 | 77.599 | 78.966 | 27.025 | 49.354 | 76.379 | 76.713 |
| Händlerfinanzierung | 20.294 | 3.478 | 23.772 | 23.781 | 17.968 | 3.780 | 21.748 | 21.731 |
| Direktbank-Geschäft | 384 | 23 | 407 | 412 | 361 | 22 | 382 | 387 |
| | **46.558** | **55.221** | **101.779** | **103.158** | **45.353** | **53.155** | **98.509** | **98.831** |
| Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft | 588 | – | 588 | 588 | 496 | – | 496 | 496 |
| Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen | 21.709 | 45.866 | 67.575 | 68.341 | 20.532 | 41.318 | 61.850 | 61.720 |
| | **68.855** | **101.087** | **169.942** | **172.087** | **66.381** | **94.474** | **160.855** | **161.047** |

Die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 169,9 Mrd. € (Vorjahr: 160,9 Mrd. €) enthaltenen Forderungen aus Finanzierungsleasing werden aufgrund von Wertanpassungen aus gesicherten Fair Value Änderungen der in Portfolio Hedges designierten Grundgeschäfte um 113 Mio. € erhöht (Vorjahr: um 293 Mio. € erhöht).

Die Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung werden grundsätzlich durch Fahrzeuge oder Grundpfandrechte gesichert. Von den Forderungen werden Sicherheiten für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 1.124 Mio. € (Vorjahr: 957 Mio. €) gestellt.

Die Forderungen aus der Händlerfinanzierung enthalten einen Betrag von 1 Mio. € (Vorjahr: 30 Mio. €), der verbundene nicht konsolidierte Unternehmen betrifft.

## 17. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte

| | BUCHWERT | | | BUCHWERT | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | kurzfristig | langfristig | 31.12.2024 | kurzfristig | langfristig | 31.12.2023 |
| Positive Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten | 3.425 | 3.814 | 7.239 | 3.289 | 4.629 | 7.918 |
| Forderungen aus Darlehen, Schuldverschreibungen, Genussrechten (ohne Zinsen) | 9.400 | 6.804 | 16.204 | 8.972 | 6.201 | 15.173 |
| Übrige finanzielle Vermögenswerte | 5.824 | 1.511 | 7.335 | 4.692 | 927 | 5.619 |
| | **18.649** | **12.129** | **30.778** | **16.953** | **11.757** | **28.710** |

Die Sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten Forderungen gegen nahestehende Unternehmen in Höhe von 15,5 Mrd. € (Vorjahr: 14,3 Mrd. €). Sonstige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von 108 Mio. € (Vorjahr: 90 Mio. €) wurden als Sicherheit für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten gestellt. Für die gestellten Sicherheiten besteht kein originäres Veräußerungs- beziehungsweise Verpfändungsrecht des Sicherungsnehmers.

Darüber hinaus enthalten die Übrigen finanziellen Vermögenswerte Forderungen aus verfügungsbeschränkten Guthaben, die als Sicherheiten (im Wesentlichen im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen) dienen.

Die positiven Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|---|---|---|
| Geschäfte zur Absicherung gegen | | |
| Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges | 27 | 28 |
| Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges | 121 | 50 |
| Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges | 271 | 364 |
| Zinsrisiken durch Cashflow-Hedges | 316 | 170 |
| Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges) | 4.224 | 3.801 |
| **Hedge-Geschäfte Gesamt** | **4.958** | **4.413** |
| Vermögenswerte aus Derivaten ohne Hedgebeziehung | 2.280 | 3.506 |
| **Gesamt** | **7.239** | **7.918** |

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 86 Mio. € (Vorjahr: 260 Mio. €) positive Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter der Angabe „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ näher erläutert.

## 18. Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen

| | BUCHWERT | | | BUCHWERT | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | kurzfristig | langfristig | 31.12.2024 | kurzfristig | langfristig | 31.12.2023 |
| Sonstige Steueransprüche | 6.139 | 1.375 | 7.514 | 5.431 | 1.240 | 6.671 |
| Übrige Forderungen | 4.078 | 1.493 | 5.570 | 3.367 | 1.462 | 4.829 |
| | **10.217** | **2.868** | **13.085** | **8.798** | **2.702** | **11.499** |

In den Übrigen Forderungen ist Vermögen zur Finanzierung von Pensionsverpflichtungen in Höhe von 198 Mio. € (Vorjahr: 127 Mio. €) enthalten. Weiterhin sind hier die Vermögenswerte aus gehaltenem Rückversicherungsgeschäft in Höhe von 29 Mio. € (Vorjahr: 35 Mio. €) erfasst.

Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen sind überwiegend unverzinslich.

Die Sonstigen Forderungen beinhalten nach dem Leistungsfortschritt vereinnahmte bedingte Forderungen aus Langfristfertigung. Diese entsprechen den vertraglichen Vermögenswerten aus Kundenverträgen und entwickelten sich wie folgt:

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| **Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 01.01.** | **347** | **212** |
| Zu- und Abgänge | 291 | 136 |
| Veränderungen der Wertberichtigungen | -3 | -1 |
| Währungsänderungen | 0 | 0 |
| **Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 31.12.** | **635** | **347** |

Vertragsanbahnungskosten werden im Volkswagen Konzern nur aktiviert und linear über die Laufzeit des Vertrags abgeschrieben, soweit sie wesentlich sind, der zugrundeliegende Vertrag eine Laufzeit von mindestens einem Jahr hat und diese Kosten nicht angefallen wären, wenn der entsprechende Vertrag nicht zustande gekommen wäre. Zum 31. Dezember 2024 waren 14 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) Vertragsanbahnungskosten aktiviert. Im Geschäftsjahr 2024 beliefen sich die Abschreibungen auf die aktivierten Vertragsanbahnungskosten auf 4 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €).

## 19. Ertragsteueransprüche

| | BUCHWERT | | | BUCHWERT | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | kurzfristig | langfristig | 31.12.2024 | kurzfristig | langfristig[1] | 31.12.2023[1] |
| Latente Ertragsteueransprüche | – | 16.581 | 16.581 | – | 14.251 | 14.251 |
| Ertragsteuerforderungen | 2.038 | 409 | 2.447 | 1.649 | 437 | 2.086 |
| | **2.038** | **16.991** | **19.029** | **1.649** | **14.688** | **16.337** |

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8").

Von den Latenten Ertragsteueransprüchen entfällt ein Betrag von 8.482 Mio. € (Vorjahr angepasst: 7.916 Mio. € (siehe Erläuterungen zu IAS 8)) auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen IFRS und Steuerbilanz, die sich innerhalb eines Jahres umkehren.

## 20. Vorräte

| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|---|---|---|
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 8.926 | 9.787 |
| Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen | 5.100 | 5.005 |
| Fertige Erzeugnisse, Waren | 32.905 | 30.994 |
| Kurzfristiges Vermietvermögen | 6.226 | 6.183 |
| Geleistete Anzahlungen | 3.587 | 1.649 |
| Sicherungsgeschäfte Vorräte | –25 | –16 |
| | **56.720** | **53.601** |

Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden Vorräte in Höhe von 215 Mrd. € (Vorjahr: 234 Mrd. €) in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen (ohne Vermietvermögen) betrugen 839 Mio. € (Vorjahr: 621 Mio. €). Als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen sind Fahrzeuge im Wert von 276 Mio. € (Vorjahr: 236 Mio. €) sicherungsübereignet worden.

## 21. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|---|---|---|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber | | |
| Dritten | 17.133 | 18.340 |
| nicht konsolidierten Tochterunternehmen | 150 | 185 |
| Gemeinschaftsunternehmen | 3.770 | 3.234 |
| assoziierten Unternehmen | 75 | 89 |
| sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 1 | 1 |
| | **21.130** | **21.849** |

Die Fair Values der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen den Buchwerten.

## 22. Wertpapiere und Termingeldanlagen

Die Wertpapiere dienen der Liquiditätsvorsorge. Es handelt sich im Wesentlichen um kurzfristig angelegte festverzinsliche Wertpapiere und Aktien. Die Wertpapiere werden überwiegend zum Fair Value bewertet. Kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 814 Mio. € (Vorjahr: 1.264 Mio. €) wurden als Sicherheit für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten gestellt. Für die gestellten Sicherheiten besteht kein originäres Veräußerungs- beziehungsweise Verpfändungsrecht des Sicherungsnehmers.

## 23. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|---|---|---|
| Guthaben bei Kreditinstituten | 39.816 | 43.158 |
| Schecks, Kassenbestand, Wechsel und jederzeit fällige Mittel | 480 | 291 |
| | **40.296** | **43.449** |

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen und beinhalten unter anderem auch Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von weniger als drei Monaten.

## 24. Eigenkapital

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG ist durch auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien unterlegt. Eine Aktie gewährt einen rechnerischen Anteil von 2,56 € am Grundkapital. Neben Stammaktien existieren Vorzugsaktien, die mit dem Recht auf eine um 0,06 € höhere Dividende als die Stammaktien, jedoch nicht mit einem Stimmrecht ausgestattet sind.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Mai 2023 besteht bis zum 9. Mai 2028 ein Genehmigtes Kapital zur Ausgabe von neuen auf den Inhaber lautenden Vorzugsaktien von bis zu 228 Mio. €.

Das Gezeichnete Kapital setzt sich zusammen aus 295.089.818 nennwertlosen Stammaktien (Vorjahr: 295.089.818) und 206.205.445 nennwertlosen Vorzugsaktien (Vorjahr: 206.205.445) und beträgt 1.283.315.873 € (Vorjahr: 1.283.315.873 €).

Die Kapitalrücklage setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 14.225 Mio. € (Vorjahr: 14.225 Mio. €) aus Kapitalerhöhungen, dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanleihen von 219 Mio. € sowie einem Einstellungsbetrag von 107 Mio. € aufgrund der 2006 durchgeführten Kapitalherabsetzung zusammen. Es wurden keine Beträge aus der Kapitalrücklage entnommen.

### DIVIDENDEN UND DIVIDENDENVORSCHLAG

Die Dividendenausschüttung der Volkswagen AG richtet sich gemäß § 58 Abs. 2 AktG nach dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Volkswagen AG ausgewiesenen Bilanzgewinn. Nach dem handelsrechtlichen Abschluss der Volkswagen AG ist nach Einstellung von 1.960 Mio. € in die Gewinnrücklagen ein Bilanzgewinn von 3.175 Mio. € ausschüttungsfähig. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende in Höhe von insgesamt 3.171 Mio. €, das bedeutet 6,30 € je Stammaktie und 6,36 € je Vorzugsaktie, auszuschütten. Erst mit Beschluss der Hauptversammlung entsteht den Aktionären ein Anspruch.

Im Geschäftsjahr 2024 wurde gemäß Beschluss der Hauptversammlung der Volkswagen AG vom 29. Mai 2024 eine Dividende in Höhe von 9,00 € je Stammaktie und 9,06 € je Vorzugsaktie ausgeschüttet.

### HYBRIDKAPITAL

Nach IAS 32 sind die Hybridanleihen des Volkswagen Konzerns vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren. Das aufgenommene Kapital wurde vermindert um ein Disagio sowie die Kapitalbeschaffungskosten und unter Berücksichtigung von latenten Steuern in das Eigenkapital eingestellt. Die zu leistenden Zinszahlungen an die Anleiheinhaber werden direkt im Eigenkapital erfasst. Erst mit Kündigung sind diese Hybridanleihen nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren. Eine Thesaurierung der Zinsen ist in Abhängigkeit einer Dividendenzahlung an die Anteilseigner der Volkswagen AG möglich.

Im Mai 2024 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande (Emittentin) im Jahr 2018 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 6 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1.250 Mio. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren. Das Eigenkapital und die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns wurden entsprechend gekürzt. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 27. Juni 2024 erfolgt.

Im Juli 2023 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2013 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 10 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 750 Mio. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren. Das Eigenkapital und die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns wurden entsprechend gekürzt. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 4. September 2023 erfolgt.

Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem am 6. September 2023 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 1.750 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 9 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 3 Mio. €.

## ANTEILE VON MINDERHEITEN AM EIGENKAPITAL

Zum 31. Dezember 2024 beträgt der Anteil von Minderheiten 14.437 Mio. € (Vorjahr: 14.218 Mio. €). Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern (nicht beherrschende Anteile) am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf den Porsche AG Konzern sowie die TRATON GROUP.

Die folgende Tabelle enthält zusammengefasste finanzielle Informationen des Porsche AG Konzerns inklusive des fortgeführten Geschäfts- oder Firmenwertes und der Zeitwertanpassungen, die zum Erwerbszeitpunkt ermittelt wurden:

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Anteil von Minderheiten in %[1] | 24,58 | 24,58 |
| Anteile von Minderheiten | 12.707 | 12.384 |
| | | |
| Langfristige Vermögenswerte | 66.058 | 63.261 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 20.288 | 20.040 |
| Langfristige Schulden | 20.354 | 19.420 |
| Kurzfristige Schulden | 14.343 | 13.567 |
| | | |
| Umsatzerlöse | 40.083 | 40.530 |
| Ergebnis nach Steuern | 3.542 | 5.128 |
| Sonstiges Ergebnis nach Steuern | –116 | 471 |
| Dividendenausschüttung an Minderheiten | 517 | 225 |
| | | |
| Brutto-Cashflow | 8.312 | 8.889 |
| Veränderung Working Capital | –1.960 | –1.866 |
| Cashflow laufendes Geschäft | 6.353 | 7.023 |
| Investitionstätigkeit laufendes Geschäft | –4.007 | –4.322 |
| Netto-Cashflow | 2.345 | 2.701 |

1 Der Prozentsatz enthält nur die direkten Anteile von Minderheiten.

Die folgende Tabelle enthält zusammengefasste finanzielle Informationen der TRATON GROUP inklusive des fortgeführten Geschäfts- oder Firmenwertes und der Zeitwertanpassungen, die zum Erwerbszeitpunkt ermittelt wurden:

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Anteil von Minderheiten in %[1] | 10,28 | 10,28 |
| Anteile von Minderheiten | 1.525 | 1.553 |
| | | |
| Langfristige Vermögenswerte | 43.961 | 41.769 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 22.804 | 21.101 |
| Langfristige Schulden | 24.873 | 23.272 |
| Kurzfristige Schulden | 23.263 | 22.373 |
| | | |
| Umsatzerlöse | 47.473 | 46.872 |
| Ergebnis nach Steuern | 2.814 | 2.448 |
| Sonstiges Ergebnis nach Steuern | -477 | -25 |
| Dividendenausschüttung an Minderheiten | 77 | 36 |
| | | |
| Brutto-Cashflow | 5.654 | 5.263 |
| Veränderung Working Capital | -3.315 | -2.680 |
| Cashflow laufendes Geschäft | 2.340 | 2.583 |
| Investitionstätigkeit laufendes Geschäft | -2.782 | -2.385 |
| Netto-Cashflow | -442 | 198 |

1 Der Prozentsatz enthält nur die direkten Anteile von Minderheiten.

## 25. Lang- und kurzfristige Finanzschulden

| | BUCHWERT | | | BUCHWERT | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | kurzfristig | langfristig | 31.12.2024 | kurzfristig | langfristig | 31.12.2023 |
| Anleihen | 25.994 | 80.963 | 106.958 | 25.272 | 73.885 | 99.157 |
| Schuldverschreibungen | 21.539 | 25.982 | 47.521 | 21.446 | 23.281 | 44.727 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten | 13.446 | 18.834 | 32.280 | 25.769 | 15.288 | 41.057 |
| Einlagengeschäft | 53.632 | 3.927 | 57.559 | 35.589 | 3.238 | 38.827 |
| Darlehen und übrige Verbindlichkeiten | 1.156 | 1.430 | 2.587 | 1.288 | 1.250 | 2.537 |
| Leasingverbindlichkeiten | 1.252 | 5.924 | 7.176 | 1.112 | 5.381 | 6.494 |
| | **117.020** | **137.061** | **254.081** | **110.476** | **122.323** | **232.799** |

## 26. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

| | BUCHWERT | | | BUCHWERT | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | kurzfristig | langfristig | 31.12.2024 | kurzfristig | langfristig | 31.12.2023 |
| Negative Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten | 3.240 | 4.144 | 7.383 | 2.649 | 4.680 | 7.329 |
| Verbindlichkeiten aus Zinsen | 1.407 | 254 | 1.661 | 1.256 | 281 | 1.537 |
| Übrige finanzielle Verbindlichkeiten | 9.717 | 2.151 | 11.868 | 10.117 | 2.006 | 12.123 |
| | **14.364** | **6.548** | **20.913** | **14.022** | **6.968** | **20.990** |

Die Übrigen kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Rückkaufvereinbarungen (Buy Back) in Höhe von 2.802 Mio. € (Vorjahr: 3.225 Mio. €) und abgegrenzte Schulden in Höhe von 1.434 Mio. € (Vorjahr: 1.115 Mio. €).

Die negativen Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|---|---|---|
| Geschäfte zur Absicherung gegen | | |
| Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges | 16 | 30 |
| Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges | 22 | 81 |
| Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges | 1.104 | 1.793 |
| Zinsrisiken durch Cashflow-Hedges | 89 | 64 |
| Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges) | 3.448 | 2.443 |
| **Hedge-Geschäfte Gesamt** | **4.678** | **4.412** |
| Verbindlichkeiten aus Derivaten ohne Hedgebeziehung | 2.705 | 2.918 |
| **Gesamt** | **7.383** | **7.329** |

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 100 Mio. € (Vorjahr: 110 Mio. €) negative Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter der Angabe „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente" näher erläutert.

## 27. Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

| | BUCHWERT | | | BUCHWERT | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | kurzfristig | langfristig | 31.12.2024 | kurzfristig | langfristig | 31.12.2023 |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 11.352 | 7.684 | 19.036 | 10.446 | 7.001 | 17.447 |
| Verbindlichkeiten | | | | | | |
| aus sonstigen Steuern | 4.081 | 207 | 4.288 | 3.930 | 219 | 4.149 |
| im Rahmen der sozialen Sicherheit | 1.032 | 68 | 1.100 | 881 | 74 | 955 |
| aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung | 5.896 | 863 | 6.759 | 6.789 | 799 | 7.588 |
| Übrige Verbindlichkeiten | 2.391 | 1.763 | 4.154 | 2.298 | 1.792 | 4.091 |
| | **24.752** | **10.584** | **35.336** | **24.345** | **9.885** | **34.230** |

Die Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen entsprechen den vertraglichen Verbindlichkeiten aus Kundenverträgen und sind Teil der erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen. Diese haben sich wie folgt entwickelt:

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| **Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 01.01.** | **15.752** | **14.286** |
| Zu- und Abgänge | 1.553 | 1.603 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | 9 | 6 |
| Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert | – | 0 |
| Währungsänderungen | 222 | –143 |
| **Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 31.12.** | **17.536** | **15.752** |

## 28. Ertragsteuerverpflichtungen

| | BUCHWERT | | | BUCHWERT | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | kurzfristig | langfristig | 31.12.2024 | kurzfristig | langfristig | 31.12.2023 |
| Latente Ertragsteuerverpflichtungen | – | 10.900 | 10.900 | – | 9.781 | 9.781 |
| Ertragsteuerrückstellungen | 1.698 | 4.084 | 5.783 | 1.663 | 4.287 | 5.950 |
| Ertragsteuerverbindlichkeiten | 724 | 0 | 724 | 556 | – | 556 |
| | **2.422** | **14.984** | **17.406** | **2.219** | **14.068** | **16.287** |

Von den Latenten Ertragsteuerverpflichtungen entfällt ein Betrag von 937 Mio. € (Vorjahr: 717 Mio. €) auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen IFRS und Steuerbilanz, die sich innerhalb eines Jahres umkehren.

## 29. Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Leistungen des Konzerns variieren je nach rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes und hängen in der Regel von der Beschäftigungsdauer und dem Entgelt der Mitarbeitenden ab.

Für die betriebliche Altersversorgung bestehen im Volkswagen Konzern sowohl beitragsorientierte als auch leistungsorientierte Zusagen. Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen beziehungsweise auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für den Volkswagen Konzern keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich im Geschäftsjahr 2024 im Volkswagen Konzern auf insgesamt 3.198 Mio. € (Vorjahr: 3.061 Mio. €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 1.971 Mio. € (Vorjahr: 1.963 Mio. €) geleistet.

Bei den Leistungszusagen (Defined Benefit Plans) ist zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen zu unterscheiden.

Die Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen werden gemäß IAS 19 nach dem international üblichen Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) durch unabhängige Aktuare ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet. Bei der Bewertung werden versicherungsmathematische Annahmen für die Diskontierungssätze, die Entgelt- und Rententrends, die Fluktuationsraten, die Lebenserwartungen sowie Kostensteigerungen für die Gesundheitsfürsorge berücksichtigt, die für jede Konzerngesellschaft in Abhängigkeit der ökonomischen Rahmenbedingungen ermittelt werden. Neubewertungen ergeben sich aus Abweichungen der tatsächlichen Entwicklung gegenüber den Annahmen des Vorjahres, aus Annahmenänderungen sowie Erträgen oder Aufwendungen aus Planvermögen unter Ausschluss von Beträgen, die in den Nettozinserträgen beziehungsweise -aufwendungen enthalten sind. Diese werden in der Periode ihrer Entstehung unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Gemeinschaftliche Pensionspläne mehrerer Arbeitgeber existieren im Volkswagen Konzern in Großbritannien, der Schweiz, Schweden und den Niederlanden. Hierbei handelt es sich um leistungsorientierte Pläne. Ein geringer Teil dieser Pensionspläne wird als beitragsorientierte Pläne bilanziert, da der Volkswagen Konzern kein Recht hat, die für eine Bilanzierung als leistungsorientierte Pläne notwendigen Informationen zu erhalten. Gemäß den Bestimmungen der gemeinschaftlichen Pläne haftet der Volkswagen Konzern nicht für die Verpflichtungen der anderen Arbeitgeber. Im Falle eines Austritts aus den Plänen oder einer Abwicklung der Pläne wird die anteilig auf den Volkswagen Konzern entfallende Vermögensüberdeckung gutgeschrieben beziehungsweise muss der auf den Volkswagen Konzern entfallende Fehlbetrag ausgeglichen werden. Bei den als beitragsorientierte Pläne bilanzierten leistungsorientierten Pensionsplänen ist der Anteil der Verpflichtungen des Volkswagen Konzerns an den Gesamtverpflichtungen gering. Es sind keine wahrscheinlichen, wesentlichen Risiken aus den gemeinschaftlichen leistungsorientierten Pensionsplänen mehrerer Arbeitgeber, die als beitragsorientierte Pläne bilanziert werden, bekannt. Die erwarteten Beiträge dieser Pläne für das Geschäftsjahr 2025 betragen 30 Mio. € (Vorjahr: 30 Mio. €).

Wegen ihres Versorgungscharakters werden insbesondere die Verpflichtungen der US-amerikanischen Konzerngesellschaften für die Krankheitskosten der Mitarbeitenden nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen ausgewiesen. Für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen wird die erwartete langfristige Kostenentwicklung der Krankheitskosten berücksichtigt. Im Geschäftsjahr 2024 wurden 37 Mio. € (Vorjahr: 40 Mio. €) als Aufwand für Krankheitskosten erfasst. Der zugehörige Bilanzwert zum 31. Dezember 2024 beträgt 686 Mio. € (Vorjahr: 550 Mio. €).

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|---|---|---|
| Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen | 24.803 | 20.233 |
| Fair Value des Planvermögens | 18.108 | 16.381 |
| Finanzierungsstatus (Saldo) | 6.696 | 3.851 |
| Barwert der nicht über Planvermögen finanzierten Verpflichtungen | 20.670 | 25.590 |
| Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag | 39 | 104 |
| **Bilanzwerte** | **27.404** | **29.546** |
| davon Pensionsrückstellungen | 27.602 | 29.672 |
| davon Sonstige Vermögenswerte | 198 | 127 |

Aufgrund der Entscheidung des Porsche AG Konzerns bisher ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanzierte Pensionspläne teilweise durch externes Planvermögen auszufinanzieren ergibt sich im Geschäftsjahr 2024 eine Verschiebung von dem Barwert der nicht über Planvermögen finanzierten Verpflichtungen zu dem Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen in Höhe von 3.788 Mio. €.

## Wesentliche Versorgungsregelungen im Volkswagen Konzern

Der Volkswagen Konzern bietet seinen Mitarbeitenden für die Zeit nach dem aktiven Erwerbsleben Leistungen aus einer modernen und attraktiven betrieblichen Altersversorgung. Der wesentliche Teil der Versorgungszusagen im Volkswagen Konzern besteht für nach IAS 19 als leistungsorientiert eingestufte Pensionspläne für Mitarbeitende im Inland. Der Großteil dieser Verpflichtungen ist ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanziert. Diese Pläne sind mittlerweile weitgehend für Neueintritte geschlossen. Zur Reduzierung der mit leistungsorientierten Pensionsplänen verbundenen Risiken, insbesondere Langlebigkeit, Gehaltssteigerungen sowie Inflation, wurden im Volkswagen Konzern in den vergangenen Jahren neue leistungsorientierte Pläne eingeführt, deren Leistungen über entsprechendes externes Planvermögen finanziert werden. Die genannten Risiken konnten in diesen Pensionsplänen weitgehend reduziert werden. In Zukunft wird der Anteil der über Planvermögen finanzierten Pensionsverpflichtungen an der Gesamtverpflichtung kontinuierlich steigen. Nachfolgend werden die wesentlichen Versorgungszusagen beschrieben.

### AUSSCHLIEßLICH ÜBER BILANZRÜCKSTELLUNGEN FINANZIERTE INLÄNDISCHE PENSIONSPLÄNE

Bei den ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanzierten Pensionsplänen bestehen sowohl beitragsbasierte Versorgungszusagen mit Garantien als auch endgehaltsbasierte Versorgungszusagen. Für die beitragsbasierten Versorgungszusagen wird ein jährlicher einkommens- und statusabhängiger Versorgungsaufwand anhand von sogenannten Verrentungsfaktoren in einen lebenslang zu zahlenden Rentenanspruch umgerechnet (Garantiebausteine). Die Verrentungsfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Rentenbausteine addiert. Für die endgehaltsbezogenen Zusagen wird im Versorgungsfall das zugrunde zu legende Gehalt mit einem Prozentsatz multipliziert, der von der bis zum Eintritt des Versorgungsfalls abgeleisteten Dienstzeit abhängt.

Der Barwert der garantierten Verpflichtung steigt mit fallendem Zinsniveau und unterliegt somit dem Zinsänderungsrisiko.

Das Versorgungssystem sieht lebenslang laufende Rentenzahlungen vor. Insofern tragen die Gesellschaften das Langlebigkeitsrisiko. Diesem wird dadurch Rechnung getragen, dass zur Ermittlung der Verrentungsfaktoren und des Barwertes der garantierten Verpflichtung die aktuellsten Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2018 G“ verwendet werden, in denen eine zukünftige Verlängerung der Lebenserwartung bereits berücksichtigt wird.

Um das Inflationsrisiko durch die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen in Höhe der Inflationsrate zu reduzieren, wurde bei den Versorgungszusagen, bei denen dies gesetzlich zulässig ist, eine inflationsunabhängige Rentenanpassung eingeführt.

### ÜBER EXTERNES PLANVERMÖGEN FINANZIERTE INLÄNDISCHE PENSIONSPLÄNE

Die über externes Planvermögen finanzierten Pensionspläne basieren auf beitragsbasierten Leistungszusagen mit Garantien. Hierbei wird ein jährlicher einkommens- und statusabhängiger Versorgungsaufwand anhand von sogenannten Verrentungsfaktoren entweder in einen lebenslang zu zahlenden Rentenanspruch umgerechnet (Garantiebausteine) oder als Einmalkapital beziehungsweise in Raten ausgezahlt. Hierbei haben die Mitarbeitenden teilweise die Möglichkeit, mit Entgeltumwandlungen zusätzlich Eigenvorsorge zu betreiben. Die Verrentungsfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Rentenbausteine addiert. Der Versorgungsaufwand wird fortlaufend in ein Sondervermögen eingebracht, das vom Unternehmen unabhängig treuhänderisch verwaltet und am Kapitalmarkt angelegt wird. Sofern das Planvermögen höher ist als der mit dem Garantiezins berechnete Barwert der Verpflichtungen, werden Überschüsse zugewiesen (Überschussbausteine).

Da die treuhänderisch verwalteten Sondervermögen die Voraussetzungen von IAS 19 als Planvermögen erfüllen, ist insoweit eine Verrechnung mit den Verpflichtungen erfolgt.

Die Höhe des Pensionsvermögens unterliegt dem allgemeinen Marktrisiko. Deshalb wird die Ausrichtung und Durchführung der Kapitalanlage fortlaufend durch die Gremien der Trusts kontrolliert, in welchen auch die Gesellschaften vertreten sind. So werden beispielsweise die Grundsätze der Kapitalanlage im Rahmen von Kapitalanlagerichtlinien mit dem Ziel vorgegeben, das Marktrisiko und dessen Auswirkung auf das Planvermögen zu beschränken. Zusätzlich werden im Bedarfsfall Asset-Liability-Management-Studien durchgeführt, die sicherstellen, dass die Kapitalanlage im Einklang mit den abzusichernden Verpflichtungen steht. Derzeit ist das Sondervermögen Altersversorgung vorwiegend in Investmentfonds aus festverzinslichen Wertpapieren oder Aktien investiert. Insofern besteht hauptsächlich ein Zinsänderungs- und Aktienkursrisiko. Zur Abfederung des Marktrisikos sieht das Versorgungssystem zusätzlich vor jeder Überschusszuweisung eine Reservierung von Mitteln im Rahmen einer Schwankungsreserve vor.

Der Barwert der Verpflichtung wird als Saldo aus dem Barwert der garantierten Verpflichtung und dem Planvermögen ausgewiesen. Soweit das Planvermögen unter den Barwert der garantierten Verpflichtung sinkt, ist in diesem Umfang eine Rückstellung zu bilden. Der Barwert der garantierten Verpflichtung steigt mit fallendem Zinsniveau und unterliegt somit dem Zinsänderungsrisiko.

Im Falle der lebenslang laufenden Rentenzahlungen trägt der Volkswagen Konzern das Langlebigkeitsrisiko. Diesem wird dadurch Rechnung getragen, dass zur Ermittlung der Verrentungsfaktoren und des Barwertes der garantierten Verpflichtung die aktuellsten Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2018 G“ verwendet werden, in denen eine zukünftige Verlängerung der Lebenserwartung bereits berücksichtigt wird. Zusätzlich erfolgt ein jährliches Risikomonitoring im Rahmen der Vermögensüberprüfung in den Trusts durch die unabhängigen Aktuare.

Um das Inflationsrisiko durch die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen in Höhe der Inflationsrate zu reduzieren, wurde bei den Versorgungszusagen, bei denen dies gesetzlich zulässig ist, eine inflationsunabhängige Rentenanpassung eingeführt.

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde gelegt:

| | DEUTSCHLAND | | AUSLAND | |
|---|---|---|---|---|
| % | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| Abzinsungssatz zum 31.12. | 3,39 | 3,29 | 4,95 | 4,61 |
| Entgelttrend | 2,62 | 3,39 | 3,83 | 3,77 |
| Rententrend | 1,99 | 2,19 | 2,69 | 2,63 |
| Fluktuationsrate | 1,30 | 1,20 | 4,25 | 4,46 |
| Jährlicher Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge | – | – | 5,10 | 5,46 |

Bei diesen Angaben handelt es sich um Durchschnittswerte, die anhand der Barwerte der leistungsorientierten Verpflichtung gewichtet wurden.

Hinsichtlich der Lebenserwartung werden in allen Ländern jeweils die aktuellsten Sterbetafeln berücksichtigt. Die Diskontierungssätze werden grundsätzlich auf Basis der Renditen erstrangiger Unternehmensanleihen bestimmt, deren Laufzeit und Währung den jeweiligen Verpflichtungen entsprechen. Für die Verpflichtungen der inländischen Konzerngesellschaften wurde hierbei der Index iBoxx AA Corporate Bond zugrunde gelegt. Für die ausländischen Pensionsverpflichtungen werden vergleichbare Indizes herangezogen.

Die Entgelttrends umfassen erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungen, die auch Steigerungen aufgrund von Karriere berücksichtigen.

Die Rententrends entsprechen entweder den vertraglich festgelegten Garantierentenanpassungen oder basieren auf den in den jeweiligen Ländern gültigen Regelungen zur Rentenanpassung.

Die Fluktuationsraten basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf Zukunftserwartungen.

Im Folgenden wird die Entwicklung der für leistungsorientierte Verpflichtungen erfassten Bilanzwerte dargestellt:

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| **Bilanzwerte am 01.01.** | **29.546** | **27.483** |
| Laufender Dienstzeitaufwand | 1.379 | 1.270 |
| Nettozinsaufwand | 967 | 1.007 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen | –20 | 5 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen | –1.564 | 2.637 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen | –229 | –86 |
| Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge (+)/Aufwendungen (–) aus Planvermögen | 266 | 619 |
| Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags | –61 | –93 |
| Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen | 1.238 | 925 |
| Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen | –10 | –22 |
| Rentenzahlung aus Firmenvermögen | 1.102 | 1.062 |
| Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung) | 58 | 8 |
| Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Planabgeltung | –12 | –22 |
| Konsolidierungskreisänderungen | 0 | 0 |
| Sonstige Veränderungen | –47 | –50 |
| Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland | –16 | –27 |
| **Bilanzwerte am 31.12.** | **27.404** | **29.546** |

Die Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags enthält eine Zinskomponente, die teilweise ergebniswirksam im Finanzergebnis und teilweise ergebnisneutral direkt im Eigenkapital erfasst wurde.

Die Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| **Barwert der Verpflichtungen am 01.01.** | **45.823** | **42.172** |
| Laufender Dienstzeitaufwand | 1.379 | 1.270 |
| Aufzinsung der Verpflichtung | 1.564 | 1.607 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen | –20 | 5 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen | –1.564 | 2.637 |
| Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen | –229 | –86 |
| Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen | 22 | 33 |
| Rentenzahlungen aus Firmenvermögen | 1.102 | 1.062 |
| Rentenzahlungen aus dem Planvermögen | 520 | 552 |
| Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung) | 58 | 8 |
| Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Planabgeltung | –12 | –22 |
| Konsolidierungskreisänderungen | 0 | 0 |
| Sonstige Veränderungen | –28 | –164 |
| Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland | 103 | –22 |
| **Barwert der Verpflichtungen am 31.12.** | **45.473** | **45.823** |

Die versicherungsmathematischen Gewinne durch Änderungen finanzieller Annahmen resultieren im Wesentlichen aus der Reduzierung des angenommenen Rententrends für betroffene Volkswagen Konzerngesellschaften im Inland von 2,2 % auf 2,0 % sowie der Änderung des Abzinsungssatzes im Inland von 3,3 % auf 3,4 %. Erläuterungen zur Auswirkung aus dem Tarifabschluss bei der Volkswagen AG finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse".

Veränderungen bei den maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen hätten folgende Auswirkungen auf die leistungsorientierte Pensionsverpflichtung gehabt:

| | | 31.12.2024 | | 31.12.2023 | |
|---|---|---|---|---|---|
| Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung falls | | Mio. € | Veränderung in % | Mio. € | Veränderung in % |
| Abzinsungssatz | Um 0,5 Prozentpunkte höher | 42.223 | –7,15 | 42.434 | –7,40 |
| | Um 0,5 Prozentpunkte niedriger | 49.223 | 8,25 | 49.704 | 8,47 |
| Rententrend | Um 0,5 Prozentpunkte höher | 47.279 | 3,97 | 47.744 | 4,19 |
| | Um 0,5 Prozentpunkte niedriger | 43.818 | –3,64 | 44.066 | –3,83 |
| Entgelttrend | Um 0,5 Prozentpunkte höher | 45.661 | 0,41 | 46.058 | 0,51 |
| | Um 0,5 Prozentpunkte niedriger | 45.301 | –0,38 | 45.611 | –0,46 |
| Lebenserwartung | Um ein Jahr länger | 46.790 | 2,90 | 47.175 | 2,95 |

Die dargestellten Sensitivitätsanalysen berücksichtigen jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben. Das heißt, mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden dabei nicht berücksichtigt.

Zur Untersuchung der Sensitivität des Barwertes der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung gegenüber einer Veränderung der angenommenen Lebenserwartung wurden im Rahmen einer Vergleichsberechnung die angesetzten Sterbewahrscheinlichkeiten in dem Maße abgesenkt, dass die Absenkung in etwa zu einer Erhöhung der Lebenserwartung um ein Jahr führt.

Die auf Basis der Barwerte der Verpflichtung gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Macaulay Duration) der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung beträgt 16 Jahre (Vorjahr: 16 Jahre).

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung teilt sich wie folgt auf die Mitglieder des Plans auf:

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Aktive Mitglieder mit Pensionsansprüchen | 22.607 | 23.408 |
| Mit unverfallbarem Anspruch aus dem Unternehmen ausgeschiedene Mitglieder | 2.406 | 2.463 |
| Rentner | 20.460 | 19.951 |
| | **45.473** | **45.823** |

Nachfolgend wird das Fälligkeitsprofil der Zahlungen der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung durch die Aufteilung des Barwerts der Verpflichtung nach Fälligkeit der zugrunde liegenden Zahlungen dargestellt:

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Zahlungen fällig innerhalb des nächsten Geschäftsjahres | 1.700 | 1.626 |
| Zahlungen fällig innerhalb von zwei bis fünf Jahren | 7.220 | 6.901 |
| Zahlungen fällig in mehr als fünf Jahren | 36.553 | 37.296 |
| | **45.473** | **45.823** |

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| **Fair Value des Planvermögens am 01.01.** | **16.381** | **14.880** |
| Zinserträge aus Planvermögen – in Höhe des Rechnungszinses | 597 | 600 |
| Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge (+)/Aufwendungen (–) aus Planvermögen | 266 | 619 |
| Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen | 1.238 | 925 |
| Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen | 12 | 10 |
| Rentenzahlungen aus dem Planvermögen | 520 | 552 |
| Gewinne (+) oder Verluste (–) aus Planabgeltung | – | – |
| Konsolidierungskreisänderungen | – | – |
| Sonstige Veränderungen | 19 | –113 |
| Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland | 114 | 11 |
| **Fair Value des Planvermögens am 31.12.** | **18.108** | **16.381** |

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich Erträge in Höhe von 864 Mio. € (Vorjahr: 1.219 Mio. €).

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Planvermögen voraussichtlich auf 962 Mio. € (Vorjahr: 973 Mio. €) belaufen.

Das Planvermögen ist in folgende Anlagekategorien investiert:

| | 31.12.2024 | | | 31.12.2023 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt | Keine Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt | Gesamt | Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt | Keine Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt | Gesamt |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 489 | – | 489 | 424 | – | 424 |
| Eigenkapitalinstrumente | 339 | – | 339 | 324 | – | 324 |
| Schuldinstrumente | 426 | 4 | 430 | 531 | 4 | 536 |
| Direktinvestitionen in Immobilien | – | 233 | 233 | – | 224 | 224 |
| Derivate | –55 | –42 | –97 | 420 | –5 | 415 |
| Aktienfonds | 6.133 | 2 | 6.134 | 5.217 | 2 | 5.219 |
| Rentenfonds | 7.056 | 82 | 7.139 | 6.362 | 87 | 6.449 |
| Immobilienfonds | 553 | 23 | 576 | 512 | 24 | 536 |
| Sonstige Fonds | 1.254 | 256 | 1.509 | 1.200 | 216 | 1.416 |
| Sonstiges | 198 | 1.157 | 1.355 | 217 | 621 | 839 |
| | **16.392** | **1.716** | **18.108** | **15.208** | **1.173** | **16.381** |

Zur Reduzierung des Finanzierungsrisikos zukünftiger Pensionszahlungen hat Bentley im aktuellen Geschäftsjahr das Planvermögen des Rolls-Royce & Bentley Pension Funds Trustee Ltd. im Rahmen eines Buy-In an eine konzernexterne Versicherungsgesellschaft übertragen und im Gegenzug ein Produkt erhalten, das die Übernahme fast aller versicherungsmathematischer Risiken garantiert. Diese Transaktion erklärt die wesentlichen Bewegungen aus Derivaten und Schuldinstrumenten hinein in Sonstige Vermögenswerte ohne Marktpreisnotierung an einem aktiven Markt.

Das Planvermögen enthält 14 Mio. € (Vorjahr: 16 Mio. €) Anlagen in Vermögenswerte und 4 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) Anlagen in Schuldinstrumente des Volkswagen Konzerns.

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Laufender Dienstzeitaufwand | 1.379 | 1.270 |
| Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen | 967 | 1.007 |
| Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung) | 58 | 8 |
| Gewinne (–)/Verluste (+) aus Planabgeltung | –12 | –22 |
| **Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen (+) und Erträge (–)** | **2.392** | **2.263** |

Die obigen Beträge sind grundsätzlich in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten; die Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden in den Zinsaufwendungen ausgewiesen.

## 30. Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

| Mio. € | Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft | Kosten der Belegschaft[1] | Prozess- und Rechtsrisiken | Übrige Rückstellungen | Gesamt[1] |
|---|---|---|---|---|---|
| **Stand am 01.01.2023** | **26.046** | **7.256** | **3.045** | **10.473** | **46.820** |
| Währungsänderungen | –230 | –31 | –4 | –93 | –358 |
| Konsolidierungskreisänderungen | –112 | –7 | 1 | –234 | –352 |
| Verbrauch | 10.047 | 2.579 | 673 | 5.076 | 18.375 |
| Zuführung/Neubildung | 13.833 | 2.912 | 508 | 5.519 | 22.772 |
| Umgliederungen | 196 | – | – | –196 | – |
| Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors | 134 | 214 | –1 | –55 | 292 |
| Auflösung | 2.056 | 251 | 387 | 1.552 | 4.245 |
| **Stand am 31.12.2023** | **27.764** | **7.514** | **2.489** | **8.786** | **46.554** |
| davon kurzfristig | 13.549 | 3.243 | 1.155 | 6.095 | 24.042 |
| davon langfristig | 14.214 | 4.271 | 1.335 | 2.691 | 22.511 |
| **Stand am 01.01.2024** | **27.764** | **7.514** | **2.489** | **8.786** | **46.554** |
| Währungsänderungen | 175 | 29 | –62 | 79 | 221 |
| Konsolidierungskreisänderungen | 2 | 5 | 1 | 7 | 14 |
| Verbrauch | 11.432 | 2.857 | 640 | 3.846 | 18.774 |
| Zuführung/Neubildung | 13.861 | 3.011 | 665 | 10.104 | 27.641 |
| Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors | 312 | 121 | 14 | 55 | 503 |
| Auflösung | 2.303 | 832 | 329 | 1.631 | 5.096 |
| **Stand am 31.12.2024** | **28.378** | **6.994** | **2.138** | **13.554** | **51.064** |
| davon kurzfristig | 14.594 | 3.099 | 910 | 10.105 | 28.709 |
| davon langfristig | 13.784 | 3.894 | 1.228 | 3.449 | 22.355 |

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8").

In den Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft sind Rückstellungen enthalten, die alle Risiken aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Teilen und Originalteilen bis hin zur Entsorgung von Altfahrzeugen einschließen. Im Wesentlichen sind dies Gewährleistungsverpflichtungen, die unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs ermittelt werden. Des Weiteren sind hierin Rückstellungen für aufgrund rechtlicher oder faktischer Verpflichtungen zu gewährende Rabatte, Boni und Ähnliches enthalten, die nach dem Bilanzstichtag anfallen, jedoch durch Umsätze vor dem Bilanzstichtag verursacht wurden.

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Jubiläumszuwendungen, Zeitguthaben, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken umfassen neben verbliebenen Vorsorgen aus der Dieselthematik Rückstellungen für eine Vielzahl an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren, an denen die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit beteiligt sind. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden, Arbeitnehmern oder Investoren auf. Weitere Erläuterungen zu den rechtlichen Risiken befinden sich unter der Angabe „Rechtsstreitigkeiten".

Die Übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken, Preisrisiken und ungewisser Verpflichtungen, die in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden. Abhängig von der jeweiligen Jurisdiktion sind darin auch Risikovorsorgen für die etwaige Nichteinhaltung von gesetzlichen Emissionsobergrenzen enthalten. Deren Bewertung erfolgte unter anderem unter Berücksichtigung des jeweiligen Absatzvolumens und der gesetzlich definierten Abgabe beziehungsweise der Kosten für den Erwerb von Emissionsrechten anderer Hersteller. Die Synergien der einzelnen Marken des Volkswagen Konzerns wurden dabei nach Möglichkeit in Form von Emissionsgemeinschaften genutzt. Im Vergleich zum Vorjahr ist der Anstieg der Zuführungen zu den Übrigen Rückstellungen im Geschäftsjahr 2024 insbesondere auf Restrukturierungsmaßnahmen im Volkswagen Konzern zurückzuführen. Für weitere Informationen siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse".

In den Übrigen Rückstellungen sind zudem Vorsorgen aus dem Versicherungsgeschäft in Höhe von 1.133 Mio. € (Vorjahr: 944 Mio. €) enthalten.

## 31. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|---|---|---|
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber | | |
| Dritten | 28.965 | 30.157 |
| nicht konsolidierten Tochterunternehmen | 171 | 210 |
| Gemeinschaftsunternehmen | 337 | 204 |
| assoziierten Unternehmen | 294 | 322 |
| sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 5 | 8 |
| | **29.772** | **30.901** |

In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind 1.728 Mio. € (Vorjahr: 993 Mio. €) enthalten, für die der Volkswagen Konzern Reverse Factoring Vereinbarungen abgeschlossen hat. Davon haben Lieferanten als Zahlungen 1.196 Mio. € erhalten. Verbindlichkeiten, die Teil der Vereinbarungen sind, haben in der Regel ein Zahlungsziel von 60 Tagen nach Rechnungsdatum; vergleichbare Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die nicht Teil einer Vereinbarung sind, haben überwiegend Zahlungsziele von 30 bis 45 Tagen nach Rechnungsdatum.

Im Rahmen dieser Programme können Lieferanten ihre Forderungen gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns an die das Programm anbietende Geschäftsbanken gegen einen Diskont abtreten und so frühzeitig den diskontierten Rechnungsbetrag erhalten.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns begleichen den Rechnungsbetrag zum ursprünglich vereinbarten Fälligkeitstermin an die Bank.

# Sonstige Erläuterungen

## 32. IAS 23 (Fremdkapitalkosten)

Die aktivierten Fremdkapitalkosten beliefen sich im Geschäftsjahr auf 543 Mio. € (Vorjahr: 507 Mio. €) und entfielen im Wesentlichen auf die aktivierten Entwicklungskosten. Es wurde im Volkswagen Konzern ein Fremdkapitalkostensatz von durchschnittlich 3,8 % (Vorjahr: 3,4 %) der Aktivierung zugrunde gelegt.

## 33. IFRS 16 (Leasingverhältnisse)

### 1. Leasingnehmerbilanzierung

Der Volkswagen Konzern tritt im Wesentlichen durch die Anmietung von Büroausstattung, Immobilien und sonstigen Produktionsmitteln als Leasingnehmer auf. Die Leasingverträge werden individuell verhandelt und beinhalten eine Vielzahl an Vertragsbedingungen. Nutzungsrechte aus Leasingverträgen sind in den Posten der Bilanz mit folgenden Werten enthalten:

**AUSWEIS UND ENTWICKLUNG DER NUTZUNGSRECHTE AUS LEASINGVERHÄLTNISSEN VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2024**

| Mio. € | Nutzungsrechte für Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | Nutzungsrechte für Technische Anlagen und Maschinen | Nutzungsrechte für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | Gesamt |
|---|---|---|---|---|
| **Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2024** | **9.249** | **66** | **992** | **10.308** |
| Währungsänderungen | 98 | 1 | 3 | 102 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | 83 | 1 | 3 | 87 |
| Zugänge | 1.536 | 24 | 498 | 2.058 |
| Umbuchungen | 0 | – | 0 | 0 |
| Abgänge | 670 | 6 | 127 | 803 |
| **Stand am 31.12.2024** | **10.296** | **87** | **1.370** | **11.753** |
| **Abschreibungen Stand am 01.01.2024** | **3.538** | **37** | **411** | **3.986** |
| Währungsänderungen | 36 | 1 | 2 | 39 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | 13 | 0 | 1 | 14 |
| Zugänge planmäßig | 1.131 | 10 | 248 | 1.389 |
| Zugänge außerplanmäßig | 0 | – | – | 0 |
| Umbuchungen | 0 | – | 0 | 0 |
| Abgänge | 517 | 6 | 119 | 643 |
| Zuschreibungen | 0 | – | – | 0 |
| **Stand am 31.12.2024** | **4.200** | **42** | **543** | **4.785** |
| **Nettobuchwert am 31.12.2024** | **6.096** | **45** | **827** | **6.967** |

## AUSWEIS UND ENTWICKLUNG DER NUTZUNGSRECHTE AUS LEASINGVERHÄLTNISSEN VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2023

| Mio. € | Nutzungsrechte für Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | Nutzungsrechte für Technische Anlagen und Maschinen | Nutzungsrechte für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | Gesamt |
|---|---|---|---|---|
| **Anschaffungs-/Herstellungskosten** | | | | |
| **Stand am 01.01.2023** | **8.758** | **62** | **911** | **9.731** |
| Währungsänderungen | -94 | -1 | -5 | -100 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | -118 | 0 | -10 | -127 |
| Zugänge | 1.285 | 10 | 276 | 1.571 |
| Umbuchungen | -14 | - | 0 | -14 |
| Abgänge | 569 | 5 | 180 | 754 |
| **Stand am 31.12.2023** | **9.249** | **66** | **992** | **10.308** |
| **Abschreibungen** | | | | |
| **Stand am 01.01.2023** | **2.942** | **34** | **394** | **3.370** |
| Währungsänderungen | -34 | -1 | -3 | -38 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | -53 | 0 | -4 | -57 |
| Zugänge planmäßig | 1.048 | 7 | 196 | 1.251 |
| Zugänge außerplanmäßig | 0 | - | - | 0 |
| Umbuchungen | -1 | - | 0 | -1 |
| Abgänge | 364 | 3 | 173 | 539 |
| Zuschreibungen | - | - | - | - |
| **Stand am 31.12.2023** | **3.538** | **37** | **411** | **3.986** |
| **Nettobuchwert am 31.12.2023** | **5.711** | **29** | **581** | **6.322** |

Aus der Untervermietung von Nutzungsrechten ergaben sich im Geschäftsjahr Erträge in Höhe von 16 Mio. € (Vorjahr: 16 Mio. €).

Der Bewertung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen sowie der damit verbundenen Leasingverbindlichkeit liegt eine bestmögliche Schätzung hinsichtlich der Ausübung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen zugrunde. Falls sich wesentliche Änderungen der Rahmenbedingungen oder des Vertrages ergeben, wird diese Einschätzung aktualisiert.

Die folgenden Tabellen zeigen die Zuordnung der Leasingverbindlichkeiten in der Bilanz und geben einen Überblick über deren vertragliche Fälligkeiten:

## ZUORDNUNG DER LEASINGVERBINDLICHKEITEN ZU DEN JEWEILIGEN BILANZPOSTEN

| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|---|---|---|
| Langfristige Finanzschulden | 5.924 | 5.381 |
| Kurzfristige Finanzschulden | 1.252 | 1.112 |
| **Buchwert der Leasingverbindlichkeiten** | **7.176** | **6.494** |

## FÄLLIGKEITSANALYSE DER UNDISKONTIERTEN LEASINGVERBINDLICHKEITEN

| | VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN | | | |
|---|---|---|---|---|
| Mio. € | bis 1 Jahr | 1 - 5 Jahre | über 5 Jahre | Gesamt |
| Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2024 | 1.507 | 4.296 | 2.958 | **8.760** |
| Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2023 | 1.339 | 3.804 | 2.779 | **7.921** |

Für Leasingverbindlichkeiten sind im Geschäftsjahr Zinsaufwendungen in Höhe von 275 Mio. € (Vorjahr: 233 Mio. €) angefallen.

Für geringwertige und kurzfristige Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte aktiviert. Die Aufwendungen für die Anmietung geringwertiger Leasinggegenstände betrugen im Geschäftsjahr insgesamt 258 Mio. € (Vorjahr: 294 Mio. €). In dieser Zahl sind keine Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse enthalten, die im Geschäftsjahr insgesamt 256 Mio. € (Vorjahr: 262 Mio. €) betrugen. Auf variable Leasingaufwendungen, die nicht in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten einbezogen werden, entfallen im Geschäftsjahr 28 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. €).

Insgesamt ergab sich aus Leasingnehmerverhältnissen im Geschäftsjahr ein Zahlungsmittelabfluss von 2.098 Mio. € (Vorjahr: 1.986 Mio. €).

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der möglichen zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse, die nicht bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden:

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| **Mögliche Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von** | | |
| Variablen Leasingzahlungen | 84 | 32 |
| Verlängerungsoptionen | 3.334 | 3.408 |
| Kündigungsoptionen | 25 | 23 |
| Leasingverhältnissen, die noch nicht begonnen haben (vertragliche Verpflichtung) | 178 | 323 |
| | **3.622** | **3.788** |

Es werden keine wesentlichen Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von Restwertgarantien erwartet.

## 2. Leasinggeberbilanzierung

Der Volkswagen Konzern tritt als Leasinggeber sowohl im Rahmen des Finanzierungsleasinggeschäfts als auch des Operating-Leasinggeschäfts auf. Gegenstand dieser Geschäfte sind im Wesentlichen Kraftfahrzeuge sowie in geringem Umfang Grundstücke, Gebäude und Ausstattungsgegenstände für Handelsbetriebe.

Den Ausfallrisiken von Leasingforderungen trägt der Volkswagen Konzern durch die Bildung von Wertberichtigungen gemäß den Vorschriften des IFRS 9 in vollem Umfang Rechnung. Risiken aus den Leasingverträgen zugrundeliegenden Vermögenswerten begegnet der Volkswagen Konzern als Leasinggeber unter anderem durch die Berücksichtigung von erhaltenen Restwertgarantien für Teile des Leasingportfolios sowie durch die Berücksichtigung von zukunftsgerichteten Restwertprognosen auf Basis von internen und externen Informationen im Rahmen des Restwertmanagements. Die Restwertprognosen werden regelmäßig überprüft.

### 2.1 Operating-Leasing-Verhältnisse

Die im Rahmen von langfristigem Operating-Leasing Vermieteten Vermögenswerte beliefen sich zum Ende des Geschäftsjahres auf 73.815 Mio. € (Vorjahr: 64.726 Mio. €). Während 622 Mio. € (Vorjahr: 632 Mio. €) auf Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien entfallen, belaufen sich die in der Bilanz separat als Vermietete Vermögenswerte ausgewiesenen Vermögenswerte auf 73.193 Mio. € (Vorjahr: 64.094 Mio. €). Diese beinhalten im Wesentlichen Fahrzeuge in Höhe von 73.054 Mio. € (Vorjahr: 64.059 Mio. €) sowie Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken in Höhe von 83 Mio. € (Vorjahr: 35 Mio. €). Die restlichen Vermögenswerte entfallen auf Technische Anlagen und Maschinen sowie andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung. Weitere Angaben zur Wertentwicklung der Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und der Vermieteten Vermögenswerte finden sich in der Angabe „Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien".

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Operating-Leasing-Verhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungseingänge erwartet:

#### ANGABE ZUM 31. DEZEMBER 2024

| Mio. € | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Ab 2030 | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leasingzahlungen | 11.110 | 7.864 | 4.597 | 1.895 | 633 | 530 | **26.628** |

#### ANGABE ZUM 31. DEZEMBER 2023

| Mio. € | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | Ab 2029 | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leasingzahlungen | 9.731 | 6.622 | 4.378 | 1.636 | 583 | 239 | **23.189** |

#### AUFGLIEDERUNG DER ERTRÄGE AUS OPERATING-LEASING-VERHÄLTNISSEN

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Leasingerträge | 16.705 | 15.343 |
| Erträge aus variablen Leasingzahlungen | 1 | 0 |
| **Summe** | **16.705** | **15.343** |

## 2.2 Finanzierungsleasing-Verhältnisse

Im Geschäftsjahr ergaben sich Zinserträge aus der Nettoinvestition in die Leasingverhältnisse in Höhe von 4,0 Mrd. € (Vorjahr: 3,3 Mrd. €). Darüber hinaus ergaben sich Veräußerungsgewinne aus Finanzierungsleasing-Verhältnissen in Höhe von 1,7 Mrd. € (Vorjahr: 1,6 Mrd. €).

In der folgenden Tabelle ist die Überleitung der ausstehenden Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zum Nettoinvestitionswert dargestellt:

| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|---|---|---|
| **Nicht abgezinste Leasingzahlungen** | **73.142** | **65.979** |
| Nicht garantierter Restbuchwert | 3.783 | 3.499 |
| Noch nicht erwirtschaftete Zinserträge | -8.033 | -6.667 |
| Risikovorsorge auf Leasingforderungen | -1.414 | -1.223 |
| **Nettoinvestitionswert** | **67.478** | **61.588** |

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungseingänge erwartet:

### ANGABE ZUM 31. DEZEMBER 2024

| Mio. € | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | 2029 | Ab 2030 | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leasingzahlungen | 24.433 | 20.867 | 16.489 | 9.547 | 1.099 | 708 | **73.142** |

### ANGABE ZUM 31. DEZEMBER 2023

| Mio. € | 2024 | 2025 | 2026 | 2027 | 2028 | Ab 2029 | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Leasingzahlungen | 22.616 | 17.479 | 15.111 | 9.238 | 921 | 613 | **65.979** |

## 34. IFRS 7 (Finanzinstrumente)

Nachfolgende Tabelle stellt die Buchwerte der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien dar:

### BUCHWERT DER FINANZINSTRUMENTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN DES IFRS 9

| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|---|---|---|
| Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte | 27.132 | 27.325 |
| Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente) | 4.039 | 4.406 |
| Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente) | 2.416 | 910 |
| Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte | 185.234 | 183.469 |
| Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden | 2.721 | 2.935 |
| Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden | 290.209 | 270.883 |

### Klassen von Finanzinstrumenten

Im Volkswagen Konzern werden Finanzinstrumente in folgende Klassen eingeteilt:

- Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente,
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente,
- Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen,
- Keiner Bewertungskategorie zugeordnet und
- Kreditzusagen und Finanzgarantien (außerbilanziell).

### Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach den Buchwerten und Fair Values der Finanzinstrumente.

Der Fair Value von Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten, wie Forderungen und Verbindlichkeiten, wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird grundsätzlich der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

Zur Überleitung zu den Bilanzwerten werden in der Tabelle in der Spalte „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet" auch Sachverhalte ausgewiesen, die kein Finanzinstrument darstellen.

Die für den Fair Value der Forderungen maßgeblichen Risikovariablen sind risikoadjustierte Zinssätze.

In den „Zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten" sind auch Anteile an Personen- und Kapitalgesellschaften enthalten.

## ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2024

| | ZUM FAIR VALUE BEWERTET | ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET | | DERIVATIVE FINANZ-INSTRUMENTE IN SICHERUNGS-BEZIEHUNGEN | KEINER BEWERTUNGS-KATEGORIE ZUGEORDNET | BILANZ-POSTEN ZUM 31.12.2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | Buchwert | Buchwert | Fair Value | Buchwert | Buchwert | |
| **Langfristige Vermögenswerte** | | | | | | |
| At Equity bewertete Anteile | – | – | – | – | 10.269 | 10.269 |
| Sonstige Beteiligungen | 2.460 | – | – | – | 3.271 | 5.731 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 33 | 55.188 | 56.567 | – | 45.866 | 101.087 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 2.427 | 6.931 | 7.069 | 2.771 | – | 12.129 |
| Ertragsteuerforderungen | – | – | – | – | 409 | 409 |
| **Kurzfristige Vermögenswerte** | | | | | | |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 0 | 21.130 | 21.130 | – | – | 21.130 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 16 | 46.542 | 46.542 | – | 22.297 | 68.855 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 1.687 | 14.775 | 14.775 | 2.187 | – | 18.649 |
| Ertragsteuerforderungen | – | 10 | 10 | – | 2.029 | 2.038 |
| Wertpapiere und Termingeldanlagen | 26.963 | 363 | 363 | – | – | 27.326 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | – | 40.296 | 40.296 | – | – | 40.296 |
| **Langfristige Schulden** | | | | | | |
| Finanzschulden | – | 131.137 | 131.680 | – | 5.924 | 137.061 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 1.561 | 2.405 | 2.390 | 2.583 | – | 6.548 |
| **Kurzfristige Schulden** | | | | | | |
| Finanzschulden | – | 115.768 | 115.768 | – | 1.252 | 117.020 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | – | 29.772 | 29.772 | – | – | 29.772 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 1.160 | 11.109 | 11.109 | 2.095 | – | 14.364 |
| Ertragsteuerverbindlichkeiten | – | 18 | 18 | – | 705 | 724 |

## ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2023

| | ZUM FAIR VALUE BEWERTET | ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET | | DERIVATIVE FINANZ-INSTRUMENTE IN SICHERUNGS-BEZIEHUNGEN | KEINER BEWERTUNGS-KATEGORIE ZUGEORDNET | BILANZ-POSTEN ZUM 31.12.2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | Buchwert | Buchwert | Fair Value | Buchwert | Buchwert | |
| **Langfristige Vermögenswerte** | | | | | | |
| At Equity bewertete Anteile | – | – | – | – | 12.239 | 12.239 |
| Sonstige Beteiligungen | 1.150 | – | – | – | 3.281 | 4.431 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 89 | 53.066 | 53.389 | – | 41.318 | 94.474 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 3.007 | 5.847 | 5.923 | 2.903 | – | 11.757 |
| Ertragsteuerforderungen | – | – | – | – | 437 | 437 |
| **Kurzfristige Vermögenswerte** | | | | | | |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 0 | 21.849 | 21.849 | – | 0 | 21.849 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 19 | 45.335 | 45.335 | – | 21.028 | 66.381 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 1.927 | 13.517 | 13.517 | 1.509 | – | 16.953 |
| Ertragsteuerforderungen | – | 8 | 8 | – | 1.641 | 1.649 |
| Wertpapiere und Termingeldanlagen | 26.450 | 322 | 322 | – | – | 26.772 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | – | 43.449 | 43.449 | – | – | 43.449 |
| Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte | – | 76 | 76 | – | 114 | 190 |
| **Langfristige Schulden** | | | | | | |
| Finanzschulden | – | 116.941 | 116.782 | – | 5.381 | 122.323 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 1.641 | 2.287 | 2.269 | 3.040 | – | 6.968 |
| **Kurzfristige Schulden** | | | | | | |
| Finanzschulden | – | 109.363 | 109.363 | – | 1.112 | 110.476 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | – | 30.901 | 30.901 | – | – | 30.901 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 1.294 | 11.356 | 11.356 | 1.372 | – | 14.022 |
| Ertragsteuerverbindlichkeiten | – | 18 | 18 | – | 537 | 556 |
| Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten | – | 15 | 15 | – | 16 | 31 |

In der Klasse „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet" werden insbesondere Anteile an At Equity bewerteten Beteiligungen, Anteile an verbundenen nicht konsolidierten Gesellschaften sowie Leasingforderungen erfasst.

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 68,2 Mrd. € (Vorjahr: 62,3 Mrd. €) und einen Fair Value von 68,9 Mrd. € (Vorjahr: 62,2 Mrd. €).

Die Ermittlung des Fair Values wird anhand einheitlicher Bewertungsmethoden sowie Bewertungsparameter vorgenommen. Die Durchführung der Fair Value Bewertung bei Finanzinstrumenten der Stufen 2 und 3 wird auf Basis zentraler Vorgaben in den einzelnen Konzernbereichen durchgeführt. Die angewandten Bewertungsmethoden sind unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" erläutert. Bei den Forderungen in Stufe 3 wurde der Fair Value unter Berücksichtigung individueller Verlusterwartungen bestimmt, welche in einem wesentlichen Maße auf Annahmen des Unternehmens zur Bonität des Kontrahenten beruhen. Die berücksichtigten Parameter sind nicht auf einem aktiven Markt beobachtbar.

Eine Übersicht der zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden nach Stufen enthalten die folgenden Tabellen:

## ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

| Mio. € | 31.12.2024 | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 |
|---|---|---|---|---|
| **Langfristige Vermögenswerte** | | | | |
| Sonstige Beteiligungen | 2.460 | 1.795 | 0 | 665 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 33 | – | – | 33 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 2.427 | – | 1.015 | 1.412 |
| **Kurzfristige Vermögenswerte** | | | | |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 0 | – | – | 0 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 16 | – | – | 16 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 1.687 | – | 1.207 | 480 |
| Wertpapiere und Termingeldanlagen | 26.963 | 26.850 | 113 | – |
| **Langfristige Schulden** | | | | |
| Sonstige finanzielle Schulden | 1.561 | – | 920 | 640 |
| **Kurzfristige Schulden** | | | | |
| Sonstige finanzielle Schulden | 1.160 | – | 823 | 337 |

| Mio. € | 31.12.2023 | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 |
|---|---|---|---|---|
| **Langfristige Vermögenswerte** | | | | |
| Sonstige Beteiligungen | 1.150 | 697 | 0 | 452 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 89 | – | – | 89 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 3.007 | – | 2.161 | 846 |
| **Kurzfristige Vermögenswerte** | | | | |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 0 | – | – | 0 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 19 | – | – | 19 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 1.927 | – | 1.599 | 328 |
| Wertpapiere und Termingeldanlagen | 26.450 | 26.367 | 83 | – |
| **Langfristige Schulden** | | | | |
| Sonstige finanzielle Schulden | 1.641 | – | 1.443 | 198 |
| **Kurzfristige Schulden** | | | | |
| Sonstige finanzielle Schulden | 1.294 | – | 1.255 | 39 |

## FAIR VALUES DER ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

| Mio. € | 31.12.2024 | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 |
|---|---|---|---|---|
| Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte | | | | |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 103.109 | – | – | 103.109 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 21.130 | – | 21.130 | – |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 21.841 | 2.679 | 5.327 | 13.835 |
| Ertragsteuerforderungen | 10 | – | 10 | – |
| Wertpapiere und Termingeldanlagen | 363 | 46 | 317 | – |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 40.296 | 40.296 | – | – |
| **Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte** | **186.749** | **43.022** | **26.783** | **116.944** |
| | | | | |
| Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden | | | | |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 29.772 | – | 29.772 | – |
| Finanzschulden | 247.447 | 60.038 | 185.574 | 1.835 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 13.499 | 846 | 12.464 | 189 |
| Ertragsteuerverbindlichkeiten | 18 | – | 18 | – |
| **Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden** | **290.736** | **60.884** | **227.828** | **2.024** |

| Mio. € | 31.12.2023 | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 |
|---|---|---|---|---|
| Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte | | | | |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 98.723 | – | – | 98.723 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 21.849 | – | 21.849 | – |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 19.439 | 1.143 | 5.897 | 12.399 |
| Ertragsteuerforderungen | 8 | – | 8 | – |
| Wertpapiere und Termingeldanlagen | 322 | 13 | 309 | – |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 43.449 | 43.449 | – | – |
| Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte | 76 | – | 76 | – |
| **Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte** | **183.867** | **44.605** | **28.139** | **111.122** |
| | | | | |
| Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden | | | | |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 30.901 | – | 30.901 | – |
| Finanzschulden | 226.146 | 49.058 | 175.706 | 1.382 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 13.625 | 748 | 12.592 | 284 |
| Ertragsteuerverbindlichkeiten | 18 | – | 18 | – |
| Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten | 15 | – | 15 | – |
| **Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden** | **270.705** | **49.806** | **219.233** | **1.666** |

## DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

| Mio. € | 31.12.2024 | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 |
|---|---|---|---|---|
| **Langfristige Vermögenswerte** | | | | |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 2.771 | – | 2.697 | 74 |
| **Kurzfristige Vermögenswerte** | | | | |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 2.187 | – | 2.187 | – |
| **Langfristige Schulden** | | | | |
| Sonstige finanzielle Schulden | 2.583 | – | 2.431 | 152 |
| **Kurzfristige Schulden** | | | | |
| Sonstige finanzielle Schulden | 2.095 | – | 2.095 | – |

| Mio. € | 31.12.2023 | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 |
|---|---|---|---|---|
| **Langfristige Vermögenswerte** | | | | |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 2.903 | – | 2.903 | – |
| **Kurzfristige Vermögenswerte** | | | | |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 1.509 | – | 1.509 | – |
| **Langfristige Schulden** | | | | |
| Sonstige finanzielle Schulden | 3.040 | – | 3.040 | – |
| **Kurzfristige Schulden** | | | | |
| Sonstige finanzielle Schulden | 1.372 | – | 1.372 | – |

Die Zuordnung der Fair Values in die drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Preis direkt auf einem aktiven Markt ermittelt werden kann. Darunter fallen zum Beispiel Wertpapiere und zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen, die an einem öffentlichen Markt notiert sind und gehandelt werden. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise bei Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse, Zinskurven sowie Rohstoffpreise verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preisserviceagenturen bezogen werden. Fair Values der Stufe 3 errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Im Volkswagen Konzern sind der Stufe 3 langfristige Warentermingeschäfte zugeordnet, da für die Bewertung die am Markt vorhandenen Kurse extrapoliert werden müssen. Die Extrapolation erfolgt auf Basis von beobachtbaren Inputfaktoren für die unterschiedlichen Rohstoffe, welche über Preisserviceagenturen bezogen werden. Des Weiteren werden in der Stufe 3 Optionen auf Eigenkapitalinstrumente und Restwertsicherungsmodelle, Forderungen aus Kundenfinanzierung sowie Fahrzeugfinanzierungsprogramme und sonstige Beteiligungen gezeigt. Für die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente werden dabei insbesondere die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie unternehmensindividuelle Diskontzinssätze verwendet. Wesentlicher Inputfaktor zur Bestimmung des Fair Values für die Restwertsicherungsmodelle sind Prognosen sowie Schätzungen von Gebrauchtwagenrestwerten der entsprechenden Modelle. Zur Bewertung der Fahrzeugfinanzierungsprogramme wird insbesondere der entsprechende Fahrzeugpreis berücksichtigt.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine zusammenfassende Übersicht der Entwicklung der zum Fair Value bewerteten Bilanzposten in der Stufe 3:

## ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

| Mio. € | Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte | Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden |
|---|---|---|
| **Stand am 01.01.2024** | **1.734** | **237** |
| Währungsänderungen | 40 | 6 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | 2 | – |
| Gesamtergebnis | –175 | 460 |
| erfolgswirksam | –165 | 460 |
| erfolgsneutral | –9 | – |
| Zugänge (Zukäufe) | 1.672 | 429 |
| Realisierungen | –383 | –53 |
| Umgliederung aus Stufe 1 | 13 | – |
| Umgliederung in Stufe 2 | –47 | –27 |
| Umgliederung Hedge Accounting | –249 | –76 |
| **Stand am 31.12.2024** | **2.607** | **977** |
| | | |
| **Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse** | **–165** | **–460** |
| Sonstiges betriebliches Ergebnis | –240 | –454 |
| davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden | –319 | –458 |
| Finanzergebnis | 75 | –6 |
| davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden | 18 | –6 |

| Mio. € | Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte | Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden |
|---|---|---|
| **Stand am 01.01.2023** | **3.181** | **102** |
| Währungsänderungen | –29 | 2 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | –6 | – |
| Gesamtergebnis | –748 | 141 |
| erfolgswirksam | –752 | 141 |
| erfolgsneutral | 4 | – |
| Zugänge (Zukäufe) | 395 | – |
| Realisierungen | –775 | 37 |
| Umgliederung in Stufe 1 | – | – |
| Umgliederung in Stufe 2 | –283 | –45 |
| **Stand am 31.12.2023** | **1.734** | **237** |
| | | |
| **Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse** | **–752** | **–117** |
| Sonstiges betriebliches Ergebnis | –763 | –129 |
| davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden | –773 | –170 |
| Finanzergebnis | 11 | 12 |
| davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden | 0 | –12 |

## ENTWICKLUNG DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN BASIEREND AUF STUFE 3

| Mio. € | Aktive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs-beziehung | Passive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs-beziehung |
|---|---|---|
| **Stand am 01.01.2024** | **–** | **–** |
| Währungsänderungen | – | – |
| Änderung Konsolidierungskreis | – | – |
| Gesamtergebnis | -98 | 119 |
| erfolgswirksam | 0 | 2 |
| erfolgsneutral | -98 | 117 |
| Umgliederung nicht Hedge Accounting | 249 | 76 |
| Umgliederung in Stufe 2 | -78 | -44 |
| **Stand am 31.12.2024** | **74** | **152** |

Die Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair Value Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt. Die Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2 beinhalten Warentermingeschäfte, für die aufgrund der abnehmenden Restlaufzeit beobachtbare Marktkurse zur Bewertung zur Verfügung stehen, sodass keine Extrapolation mehr notwendig ist.

Für den Fair Value der Warentermingeschäfte ist der Rohstoffpreis die wesentliche Risikovariable. Mittels Sensitivitätsanalyse wird der Effekt von Änderungen des Rohstoffpreises auf das Ergebnis nach Ertragsteuern und das Eigenkapital dargestellt.

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Warentermingeschäfte zum 31. Dezember 2024 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um – Mio. € (Vorjahr: 217 Mio. €) und das Eigenkapital um 240 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

Die für die Bewertung der vom Unternehmen gehaltenen Optionen auf Eigenkapitalinstrumente maßgebliche Risikovariable ist der jeweilige Unternehmenswert. Mittels einer Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus einer Änderung der Risikovariablen auf das Ergebnis nach Ertragsteuern dargestellt.

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2024 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 0,1 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2024 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 0,1 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Restwertrisiken resultieren aus Absicherungsvereinbarungen mit dem Handel, wonach im Rahmen von Rückkaufverpflichtungen aus abgeschlossenen Leasingverträgen entstehende Ergebnisauswirkungen aus marktbedingten Schwankungen der Restwerte teilweise vom Volkswagen Konzern getragen werden.

Für den Fair Value der Optionen aus Restwertrisiken sind die Marktpreise von Gebrauchtwagen die wesentliche Risikovariable. Mittels Sensitivitätsanalyse werden die Auswirkungen von Änderungen der Gebrauchtwagenpreise auf das Ergebnis nach Ertragsteuern quantifiziert.

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. Dezember 2024 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 436 Mio. € (Vorjahr: 491 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. Dezember 2024 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 437 Mio. € (Vorjahr: 522 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 31. Dezember 2024 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 15 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 31. Dezember 2024 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 14 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. Dezember 2024 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. Dezember 2024 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 31. Dezember 2024 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 38 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 9 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 38 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 9 Mio. € (Vorjahr: 30 Mio. €) geringer ausgefallen.

## Aufrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Angaben zu den Effekten zu Aufrechnungen in der Bilanz sowie die potenziellen finanziellen Auswirkungen einer Aufrechnung im Fall von Instrumenten, die Gegenstand einer rechtlich durchsetzbaren Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung sind.

| | | | | BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögens-werte | Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden | Nettobetrag finanzieller Vermögens-werte, die in der Bilanz ausgewiesen werden | Finanz-instrumente | Erhaltene Sicherheiten | Nettobetrag am 31.12.2024 |
| Derivative Finanzinstrumente | 7.312 | –73 | 7.239 | –3.515 | –14 | 3.709 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 170.541 | –600 | 169.942 | – | –63 | 169.879 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 21.190 | –59 | 21.130 | 0 | – | 21.130 |
| Wertpapiere und Termingeldanlagen | 27.326 | – | 27.326 | – | – | 27.326 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 40.296 | – | 40.296 | – | – | 40.296 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 26.009 | – | 26.009 | – | – | 26.009 |

| | | | | BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögens-werte | Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden | Nettobetrag finanzieller Vermögens-werte, die in der Bilanz ausgewiesen werden | Finanz-instrumente | Erhaltene Sicherheiten | Nettobetrag am 31.12.2023 |
| Derivative Finanzinstrumente | 7.974 | –56 | 7.918 | –4.245 | – | 3.673 |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 161.453 | –598 | 160.855 | – | –68 | 160.787 |
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 21.889 | –39 | 21.850 | – | – | 21.850 |
| Wertpapiere und Termingeldanlagen | 26.772 | – | 26.772 | – | – | 26.772 |
| Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente | 43.449 | – | 43.449 | – | – | 43.449 |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 21.970 | –20 | 21.951 | 0 | – | 21.951 |

In den Sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind Forderungen aus Steuerumlagen in Höhe von 10 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) enthalten.

| Mio. € | Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlich-keiten | Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögens-werte, die in der Bilanz saldiert werden | Nettobetrag finanzieller Verbindlich-keiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden | BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN: Finanz-instrumente | BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN: Gestellte Sicherheiten | Nettobetrag am 31.12.2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Derivative Finanzinstrumente | 7.442 | –58 | 7.383 | –3.515 | –20 | 3.848 |
| Finanzschulden | 254.080 | – | 254.080 | – | –3.624 | 250.456 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 29.831 | –59 | 29.772 | 0 | – | 29.772 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 14.161 | –614 | 13.547 | – | – | 13.547 |

| Mio. € | Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlich-keiten | Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögens-werte, die in der Bilanz saldiert werden | Nettobetrag finanzieller Verbindlich-keiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden | BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN: Finanz-instrumente | BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN: Gestellte Sicherheiten | Nettobetrag am 31.12.2023 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Derivative Finanzinstrumente | 7.405 | –76 | 7.329 | –4.245 | –24 | 3.059 |
| Finanzschulden | 232.798 | – | 232.798 | – | –3.320 | 229.478 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 30.941 | –39 | 30.901 | 0 | – | 30.901 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 14.276 | –598 | 13.679 | – | – | 13.679 |

In der Spalte „Finanzinstrumente" werden die Beträge ausgewiesen, die Gegenstand einer Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung sind, aber wegen Nichterfüllung der Voraussetzungen für eine Saldierung in der Bilanz nicht aufgerechnet wurden. In der Spalte „Erhaltene Sicherheiten" beziehungsweise „Gestellte Sicherheiten" sind die bezogen auf die Gesamtsumme der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erhaltenen beziehungsweise verpfändeten Beträge von Barsicherheiten und Sicherheiten in Form von Finanzinstrumenten ausgewiesen, welche die Kriterien für eine Aufrechnung in der Bilanz nicht erfüllen.

In den Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Steuerumlagen in Höhe von 18 Mio. € (Vorjahr: 18 Mio. €) enthalten.

## Asset-Backed-Securities-Transaktionen

Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen mit finanziellen Vermögenswerten in Höhe von 37,3 Mrd. € (Vorjahr: 34,3 Mrd. €) sind in den Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten aus Darlehen enthalten. Der korrespondierende Buchwert der Forderungen aus dem Kunden- und Händlerfinanzierungs- sowie dem Finanzierungsleasinggeschäft beträgt 46,6 Mrd. € (Vorjahr: 42,4 Mrd. €). Im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Transaktionen wurden insgesamt Sicherheiten in Höhe von 76,5 Mrd. € (Vorjahr: 66,9 Mrd. €) gestellt. Dabei werden die erwarteten Zahlungen an strukturierte Unternehmen abgetreten und das Sicherungseigentum an den finanzierten Fahrzeugen übertragen. Diese Asset-Backed-Securities-Transaktionen führten nicht zu einem bilanziellen Abgang der Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft, da Delkredere- und Zahlungszeitpunktrisiken im Konzern zurückbehalten wurden. Der Unterschiedsbetrag zwischen den abgetretenen Forderungen und den dazugehörigen Verbindlichkeiten resultiert aus unterschiedlichen Konditionen sowie dem vom Volkswagen Konzern selbst gehaltenen Anteil an den verbrieften Schuldverschreibungen.

Ein Großteil der öffentlichen und privaten Asset-Backed-Securities-Transaktionen des Volkswagen Konzerns kann vorzeitig zurückgezahlt werden (sogenannter clean-up call), wenn weniger als 10 % des ursprünglichen Transaktionsvolumens ausstehen. Die abgetretenen Forderungen können kein weiteres Mal abgetreten werden oder anderweitig als Sicherheit verwendet werden. Die Ansprüche der Schuldverschreibungsinhaber sind auf die abgetretenen Forderungen begrenzt und die Zahlungseingänge aus diesen Forderungen sind für die Tilgung der korrespondierenden Verbindlichkeit bestimmt.

Zum 31. Dezember 2024 betrug der Fair Value der abgetretenen und weiterhin bilanzierten Forderungen 46,5 Mrd. € (Vorjahr: 41,3 Mrd. €). Der Fair Value der verbundenen Verbindlichkeiten belief sich zu diesem Stichtag auf 37,4 Mrd. € (Vorjahr: 34,0 Mrd. €).

Die Volkswagen Group Mobility ist vertraglich verpflichtet, den in ihrem Abschluss konsolidierten strukturierten Unternehmen unter bestimmten Voraussetzungen Finanzmittel zu übertragen. Da die Forderungsübertragung auf die Zweckgesellschaft als stille Zession erfolgt, ist es möglich, dass die Forderung bereits bei der Originatorin rechtswirksam gemindert wurde, zum Beispiel wenn der Forderungsschuldner gegenüber einer Gesellschaft des Volkswagen Konzerns wirksam aufrechnet. Für die daraus entstehenden Ausgleichsansprüche gegenüber der Zweckgesellschaft ist dann eine Sicherheitsleistung zu entrichten, wenn zum Beispiel das Rating der relevanten Konzerngesellschaft auf einen vertraglich festgelegten Referenzwert sinkt.

## Weitere Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung nach IFRS 7 (Finanzinstrumente)

In der nachfolgenden Tabelle werden die Nettoergebnisse aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien tabellarisch dargestellt und wesentliche Sachverhalte im Folgenden näher erläutert:

### NETTOERGEBNISSE AUS FINANZINSTRUMENTEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN GEMÄß IFRS 9

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente | 602 | -1.323 |
| Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte | 10.113 | 6.891 |
| Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente) | 50 | 30 |
| Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden | -12.596 | -9.186 |
| | **-1.831** | **-3.588** |

Die Nettoergebnisse der Kategorie Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente setzen sich im Wesentlichen aus der Fair Value Bewertung von Derivaten inklusive Zinsen und Währungsumrechnungsergebnissen zusammen.

Die Nettoergebnisse aus Erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten (Fremdkapitalinstrumente) betreffen Zinserträge auf festverzinsliche Wertpapiere.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden umfassen im Wesentlichen die Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9, Effekte aus der Währungsumrechnung und die Bildung von Risikovorsorgen. Die Zinsen enthalten auch die Zinserträge und -aufwendungen aus dem Kreditgeschäft des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen.

Im Folgenden werden die Gesamtzinserträge und Gesamtzinsaufwendungen aus Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Schulden getrennt von den Erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten aufgeführt:

## GESAMTZINSERTRÄGE UND -AUFWENDUNGEN DER NICHT ERFOLGSWIRKSAM ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTE

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden | | |
| Zinserträge | 14.267 | 11.737 |
| Zinsaufwendungen | 11.775 | 9.442 |
| Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente) | | |
| Zinserträge | 43 | 28 |
| Zinsaufwendungen | 0 | 3 |

## GEWINNE UND VERLUSTE AUS DEM ABGANG VON ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden | 1.340 | 990 |
| Verluste aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden | -941 | -1.390 |
| | **399** | **-400** |

Im Geschäftsjahr wurden 5 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) als Aufwand und 32 Mio. € (Vorjahr: 30 Mio. €) als Ertrag für Gebühren und Provisionen aus Treuhändergeschäften sowie aus nicht zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten erfasst, die nicht im Rahmen der Effektivzinsmethode berücksichtigt werden.

## 35. Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung werden die Zahlungsströme erläutert, und zwar getrennt nach Mittelzu- und Mittelabflüssen aus dem laufenden Geschäft, aus der Investitions- und aus der Finanzierungstätigkeit, unabhängig von der Gliederung der Bilanz.

Ausgehend vom Ergebnis vor Steuern wird der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Das Ergebnis vor Steuern wird um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (im Wesentlichen Abschreibungen) und Erträge bereinigt. Die Sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge resultieren im Wesentlichen aus Bewertungseffekten von Finanzinstrumenten sowie Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften. Unter Berücksichtigung der Veränderungen im Working Capital, in dem auch die Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte und die Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen werden, ergibt sich der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit.

Die Investitionstätigkeit umfasst neben Zugängen im Sachanlagevermögen und bei Beteiligungen auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten sowie Veränderungen von Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehen.

In der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen und der Tilgung von Anleihen und nicht börsennotierten Schuldverschreibungen, die Zuflüsse aus Kapitalerhöhungen, der Begebung von Anleihen und nicht börsennotierten Schuldverschreibungen sowie die Veränderung der übrigen Finanzschulden enthalten. Bezüglich der in den Kapitaleinzahlungen enthaltenen Zu- beziehungsweise Abflüsse aus der Begebung/Tilgung von Hybridkapital wird auf die Angabe „Eigenkapital" verwiesen.

Die Veränderungen der Bilanzposten, die in der Kapitalflussrechnung dargestellt werden, sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen nicht zahlungswirksam sind und ausgesondert werden.

Im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind im Geschäftsjahr Zahlungen für erhaltene Zinsen in Höhe von 14.943 Mio. € (Vorjahr: 12.567 Mio. €) und für gezahlte Zinsen in Höhe von 8.780 Mio. € (Vorjahr: 7.011 Mio. €) enthalten. Darüber hinaus sind im Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit Dividenden von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 2.614 Mio. € (Vorjahr: 2.450 Mio. €) enthalten.

An die Aktionäre der Volkswagen AG wurden Dividenden in Höhe von 4.524 Mio. € (Vorjahr: 10.897 Mio. €) gezahlt.

| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|---|---|---|
| Zahlungsmittelbestand laut Bilanz | 40.296 | 43.449 |
| Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten | – | 73 |
| **Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung** | **40.296** | **43.522** |

Termingeldanlagen mit einer Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten werden nicht als Zahlungsmitteläquivalente eingestuft. Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert der Zahlungsmittel.

Die Aufteilung der Veränderung der Finanzschulden in zahlungswirksame und zahlungsunwirksame Vorgänge ergibt sich aus folgender Tabelle:

| | | | ZAHLUNGSUNWIRKSAME VORGÄNGE | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | Stand am 01.01.2024 | Zahlungswirksame Veränderungen | Währungskurs-änderungen | Änderungen Konsolidierungs-kreis | Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert | Sonstige Änderungen | Stand am 31.12.2024 |
| Anleihen | 99.157 | 5.803 | 928 | – | – | 1.070 | 106.958 |
| Nicht börsennotierte Schuldver-schreibungen | 31.606 | 4.781 | 1.298 | – | – | 150 | 37.835 |
| Sonstiger Kreditstand | 95.556 | 9.240 | –2.575 | 136 | 0 | –245 | 102.112 |
| Leasingverbindlichkeiten[1] | 6.494 | –1.334 | 70 | 75 | – | 1.872 | 7.176 |
| **Kreditstand** | **232.813** | **18.490** | **–279** | **211** | **0** | **2.846** | **254.081** |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten | 9 | –427 | 34 | – | – | 82 | –303 |
| **Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit** | **232.822** | **18.063** | **–245** | **211** | **0** | **2.928** | **253.779** |

1 Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

| | | | ZAHLUNGSUNWIRKSAME VORGÄNGE | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | Stand am 01.01.2023 | Zahlungswirksame Veränderungen | Währungskurs-änderungen | Änderungen Konsolidierungs-kreis | Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert | Sonstige Änderungen | Stand am 31.12.2023 |
| Anleihen | 93.119 | 5.158 | –304 | – | – | 1.183 | 99.157 |
| Nicht börsennotierte Schuldver-schreibungen | 25.602 | 6.809 | –945 | – | – | 141 | 31.606 |
| Sonstiger Kreditstand | 80.206 | 16.003 | 90 | 626 | –112 | –1.257 | 95.556 |
| Leasingverbindlichkeiten[1] | 6.385 | –1.190 | –61 | 1 | 0 | 1.359 | 6.494 |
| **Kreditstand** | **205.312** | **26.780** | **–1.220** | **626** | **–112** | **1.427** | **232.813** |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten | –61 | –36 | –1 | 15 | – | 92 | 9 |
| **Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit** | **205.250** | **26.744** | **–1.220** | **641** | **–112** | **1.519** | **232.822** |

1 Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

## 36. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

### 1. Sicherungsrichtlinien und Grundsätze des Finanzrisikomanagements

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und Controlling von Risiken, welche sich aus Finanzinstrumenten ergeben können, werden vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Für die konzernweite Risikopolitik bestehen Richtlinien, die sich an den gesetzlichen Vorgaben sowie den Mindestanforderungen an das Risikomanagement der Kreditinstitute orientieren.

Das operative Risikomanagement und Controlling für Risiken aus Finanzinstrumenten obliegt dem Bereich Group Treasury and Investor Relations. Der Konzern-Vorstandsausschuss Risikomanagement (K-VAR) wird regelmäßig über die aktuellen Finanzrisiken informiert. Darüber hinaus werden der Konzernvorstand und der Aufsichtsrat turnusmäßig über die aktuelle Risikolage unterrichtet. Die Teilkonzerne MAN Energy Solutions, Porsche AG, Porsche Holding Salzburg und TRATON GROUP sowie der Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind in Teilbereichen in das operative Risikomanagement und Controlling für Risiken aus Finanzinstrumenten durch den Bereich Konzern-Treasury einbezogen und verfügen über eigene Strukturen zur Risikosteuerung.

Zu weiteren Erläuterungen siehe Abschnitt Finanzrisiken im Risiko- und Chancenbericht des Konzernlageberichts.

### 2. Kredit- und Ausfallrisiko

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der Ansprüche aus bilanzierten Buchwerten gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen. Das maximale Kredit- und Ausfallrisiko wird durch gehaltene Sicherheiten und sonstige Kreditverbesserungen gemindert. Die gehaltenen Sicherheiten bestehen zum überwiegenden Teil für finanzielle Vermögenswerte der Klasse „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet". Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Sicherheiten für Forderungen aus Finanzdienstleistungen und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Als Sicherheiten kommen sowohl Fahrzeuge und Sicherungsübereignungen als auch Bürgschaften und Grundpfandrechte zum Einsatz. Darüber hinaus kommen im Rahmen von Sicherungsbeziehungen Barsicherheiten zum Einsatz.

Für finanzielle Vermögenswerte der Stufe 3 und Stufe 4 mit objektiven Anzeichen einer Wertminderung zum Abschlussstichtag erfolgt durch die Sicherheiten eine Risikoabschwächung in Höhe von 1,8 Mrd. € (Vorjahr: 1,3 Mrd. €). Für die Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögensgegenstände liegen Sicherheiten in Höhe von 55 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) vor.

Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen in wesentlichem Umfang sowie derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Banken. Die Kredit- und Ausfallrisiken werden durch ein Limitsystem begrenzt, welches im Wesentlichen auf der Eigenkapitalausstattung der Vertragspartner und den Bonitätseinschätzungen internationaler Ratingagenturen aufbaut. Ferner besteht ein Kredit- und Ausfallrisiko aus begebenen Finanzgarantien. Das maximale Ausfallrisiko wird durch den Garantiebetrag bestimmt. Die entsprechenden Beträge werden unter dem Liquiditätsrisiko dargestellt.

Aufgrund der weltweiten Allokation der Geschäftstätigkeit und der sich daraus ergebenden Diversifikation lagen im Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen bei einzelnen Vertragspartnern oder Vertragspartnerkonzernen vor. Das Vorliegen einer Risikokonzentration wird sowohl auf der Ebene der einzelnen Vertragspartner oder Vertragspartnerkonzerne als auch hinsichtlich der Länder, in denen diese ansässig sind, beurteilt und überwacht, jeweils anhand des Anteils der betreffenden Risikoposition an allen Kredit- und Ausfallrisikopositionen. Diese Betrachtung erfolgt exklusive der Positionen chinesischer Gesellschaften mit einem Anteilsbesitz von 50 % oder weniger.

Der Anteil der Kredit- und Ausfallrisikopositionen zum Jahresende 2024 betrug für China 18,4 % verglichen mit 17,5 % zum Jahresende 2023. Weitere Risikokonzentrationen lagen in Frankreich (12,9 %, Vorjahr: 11,8 %), den Vereinigten Staaten von Amerika (12,7 %, Vorjahr: 8,8 %) und Deutschland (11,9 %, Vorjahr: 18,1 %) vor. Es lagen darüber hinaus keine weiteren wesentlichen Konzentrationen der Kredit- und Ausfallrisikopositionen in einzelnen Ländern vor.

## Risikovorsorge

Im Volkswagen Konzern wird einheitlich auf sämtliche finanzielle Vermögenswerte und sonstige Risikoexposure das Expected Credit Loss Modell des IFRS 9 angewendet.

Die Betrachtung des Expected Credit Loss Modell des IFRS 9 umfasst sowohl die Risikovorsorge für finanzielle Vermögenswerte ohne objektive Hinweise auf Wertminderungen als auch die Risikovorsorge für bereits wertgeminderte finanzielle Vermögenswerte. Zur Ermittlung der Wertberichtigungen unterscheidet IFRS 9 zwischen dem General Approach und dem Simplified Approach.

Die finanziellen Vermögenswerte im General Approach werden in drei Stufen sowie einer zusätzlichen Stufe für bereits bei Zugang wertgeminderte Vermögenswerte (Stufe 4) eingeteilt. Stufe 1 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die erstmalig erfasst werden oder keine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeit zeigen. In dieser Stufe werden die erwarteten Forderungsausfälle für die nächsten 12 Monate berechnet. Stufe 2 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die eine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeiten zeigen und Stufe 3 umfasst die finanziellen Vermögenswerte, die bereits objektive Anzeichen des Ausfalls zeigen. In diesen Stufen werden die erwarteten Forderungsausfälle für die gesamte Laufzeit berechnet. Für finanzielle Vermögenswerte der Stufe 4, die bereits bei Zugang wertgemindert sind, wird in der Folgebewertung die Risikovorsorge auf Basis der kumulierten Veränderung des erwarteten Ausfalls für die gesamte Laufzeit gebildet. Ein als bereits bei Zugang wertgemindert klassifiziertes Finanzinstrument verbleibt bis zur Ausbuchung in diesem Ansatz.

Der Simplified Approach wird im Volkswagen Konzern auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragsvermögenswerte gemäß IFRS 15 angewendet. Gleiches gilt auch für Forderungen aus Operating- oder Finanzierungs-Leasingverträgen, die nach IFRS 16 zu bilanzieren sind. Im Simplified Approach wird der erwartete Ausfall einheitlich auf die gesamte Laufzeit des Vermögenswertes gerechnet.

In den nachfolgenden Tabellen erfolgt eine Überleitung der Risikovorsorge für unterschiedliche finanzielle Vermögenswerte beziehungsweise Finanzgarantien und Kreditzusagen:

## VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

| Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Simplified Approach | Stufe 4 | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Buchwert am 01.01.2024** | **146.691** | **13.839** | **2.388** | **23.703** | **351** | **186.972** |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | -477 | -104 | -80 | -50 | -20 | -731 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | -302 | -4 | -7 | 57 | - | -256 |
| Veränderungen | 5.990 | -836 | -517 | -1.210 | 56 | 3.482 |
| Modifikationen | 4 | 0 | -1 | 3 | 0 | 7 |
| Transfer in | | | | | | |
| Stufe 1 | 3.113 | -2.972 | -141 | - | - | 0 |
| Stufe 2 | -8.045 | 8.111 | -66 | - | - | 0 |
| Stufe 3 | -895 | -495 | 1.387 | - | - | -2 |
| **Buchwert am 31.12.2024** | **146.080** | **17.540** | **2.962** | **22.502** | **387** | **189.472** |

## VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

| Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Simplified Approach | Stufe 4 | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Buchwert am 01.01.2024** | **890** | **654** | **1.380** | **628** | **25** | **3.578** |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | -19 | -10 | -49 | -2 | -8 | -88 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | -30 | 0 | -3 | 4 | - | -29 |
| Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge) | 1.337 | - | - | 321 | 52 | 1.709 |
| Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe | -290 | -62 | 241 | 3 | -9 | -117 |
| Transfer in | | | | | | |
| Stufe 1 | 28 | -93 | -20 | - | - | -86 |
| Stufe 2 | -157 | 471 | -24 | - | - | 290 |
| Stufe 3 | -107 | -103 | 624 | - | - | 414 |
| Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge) | -329 | -214 | -314 | -157 | -10 | -1.024 |
| Inanspruchnahmen | - | - | -373 | -41 | -6 | -421 |
| Änderungen der Modelle oder Risikoparameter | -3 | -12 | 7 | 7 | 1 | 0 |
| **Buchwert am 31.12.2024** | **1.320** | **631** | **1.468** | **762** | **46** | **4.227** |

## VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

| Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Simplified Approach | Stufe 4 | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Buchwert am 01.01.2023** | **137.947** | **12.423** | **2.063** | **20.746** | **368** | **173.548** |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | -2.068 | -41 | 18 | -170 | 2 | -2.258 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | -354 | - | - | 184 | - | -170 |
| Veränderungen | 14.054 | -613 | -532 | 2.941 | -19 | 15.831 |
| Modifikationen | 5 | 1 | 0 | - | 0 | 6 |
| Transfer in | | | | | | |
| Stufe 1 | 3.512 | -3.450 | -62 | - | - | 0 |
| Stufe 2 | -5.756 | 5.834 | -78 | - | - | 0 |
| Stufe 3 | -664 | -314 | 978 | - | - | 0 |
| Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert | 15 | - | - | 1 | - | 16 |
| **Buchwert am 31.12.2023** | **146.691** | **13.839** | **2.388** | **23.703** | **351** | **186.972** |

## VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

| Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Simplified Approach | Stufe 4 | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Buchwert am 01.01.2023** | **904** | **740** | **1.134** | **519** | **26** | **3.323** |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | -15 | -2 | 12 | -1 | 2 | -5 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | 0 | - | - | 22 | - | 22 |
| Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge) | 688 | - | - | 242 | 6 | 936 |
| Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe | -189 | -174 | 153 | 8 | 11 | -191 |
| Transfer in | | | | | | |
| Stufe 1 | 34 | -99 | -19 | - | - | -85 |
| Stufe 2 | -118 | 336 | -36 | - | - | 183 |
| Stufe 3 | -225 | -71 | 607 | - | - | 311 |
| Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge) | -217 | -117 | -160 | -159 | -11 | -664 |
| Inanspruchnahmen | - | - | -315 | -21 | -12 | -348 |
| Änderungen der Modelle oder Risikoparameter | 28 | 41 | 4 | 18 | 4 | 96 |
| Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert | - | - | - | 0 | - | 0 |
| **Buchwert am 31.12.2023** | **890** | **654** | **1.380** | **628** | **25** | **3.578** |

## VERÄNDERUNG DER AUSFALLRISIKOPOSITIONEN FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN

| Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Stufe 4 | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|
| **Buchwert am 01.01.2024** | **10.185** | **2.683** | **174** | **92** | **13.134** |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | 3 | 46 | 1 | 0 | 50 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | 776 | 0 | - | - | 776 |
| Veränderungen | 1.010 | 28 | -17 | 13 | 1.034 |
| Modifikationen | - | - | - | - | - |
| Transfer in | | | | | |
| Stufe 1 | 268 | -236 | -32 | - | 0 |
| Stufe 2 | -1.076 | 1.077 | -2 | - | 0 |
| Stufe 3 | -13 | -9 | 23 | - | 0 |
| **Buchwert am 31.12.2024** | **11.153** | **3.590** | **147** | **105** | **14.994** |

## VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN

| Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Stufe 4 | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|
| **Buchwert am 01.01.2024** | **27** | **10** | **44** | **10** | **90** |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | 3 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | 3 | 0 | - | - | 3 |
| Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge) | 96 | - | - | 1 | 97 |
| Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe | 3 | 3 | -20 | -1 | -14 |
| Transfer in | | | | | |
| Stufe 1 | 7 | -2 | -6 | - | 0 |
| Stufe 2 | -4 | 4 | -1 | - | 0 |
| Stufe 3 | -4 | -2 | 7 | - | 2 |
| Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge) | -10 | -4 | -2 | -1 | -17 |
| Inanspruchnahmen | - | - | -3 | - | -3 |
| Änderungen der Modelle oder Risikoparameter | - | - | 0 | - | 0 |
| **Buchwert am 31.12.2024** | **121** | **10** | **20** | **9** | **160** |

## VERÄNDERUNG DER AUSFALLRISIKOPOSITIONEN FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN

| Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Stufe 4 | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|
| **Buchwert am 01.01.2023** | **9.960** | **3.529** | **318** | **222** | **14.029** |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | 0 | 20 | 0 | 0 | 20 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | -178 | - | - | - | -178 |
| Veränderungen | 473 | -928 | -151 | -130 | -736 |
| Modifikationen | - | - | - | - | - |
| Transfer in | | | | | |
| Stufe 1 | 36 | -36 | 0 | - | 0 |
| Stufe 2 | -99 | 101 | -1 | - | 0 |
| Stufe 3 | -5 | -3 | 8 | - | - |
| **Buchwert am 31.12.2023** | **10.185** | **2.683** | **174** | **92** | **13.134** |

## VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN

| Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Stufe 4 | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|
| **Buchwert am 01.01.2023** | **34** | **19** | **23** | **32** | **108** |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | 0 | – | – | – | 0 |
| Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge) | 10 | – | – | 0 | 10 |
| Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe | –4 | –8 | 18 | –21 | –15 |
| Transfer in | | | | | |
| Stufe 1 | 1 | –1 | – | – | 0 |
| Stufe 2 | –1 | 1 | – | – | 0 |
| Stufe 3 | –3 | 0 | 6 | – | 3 |
| Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge) | –10 | –1 | 0 | –2 | –14 |
| Inanspruchnahmen | – | – | –3 | – | –3 |
| Änderungen der Modelle oder Risikoparameter | – | – | 0 | – | 0 |
| **Buchwert am 31.12.2023** | **27** | **10** | **44** | **10** | **90** |

## VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR LEASINGFORDERUNGEN UND VERTRAGLICHE VERMÖGENSWERTE

| | SIMPLIFIED APPROACH | |
|---|---|---|
| Mio. € | 2024 | 2023 |
| **Buchwert am 01.01.** | **64.035** | **57.015** |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | 721 | 374 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | –49 | –232 |
| Veränderungen | 5.679 | 6.869 |
| Modifikationen | 6 | 8 |
| **Buchwert am 31.12.** | **70.392** | **64.035** |

## VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR LEASINGFORDERUNGEN UND VERTRAGLICHE VERMÖGENSWERTE

| | SIMPLIFIED APPROACH | |
|---|---|---|
| Mio. € | 2024 | 2023 |
| **Buchwert am 01.01.** | **1.341** | **1.713** |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | –5 | 17 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | –48 | –162 |
| Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge) | 793 | 510 |
| Sonstige Veränderungen | –97 | –224 |
| Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge) | –310 | –400 |
| Inanspruchnahmen | –61 | –82 |
| Änderungen der Modelle oder Risikoparameter | –18 | –32 |
| **Buchwert am 31.12.** | **1.594** | **1.341** |

## VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZUM FAIR VALUE BEWERTETE VERMÖGENSWERTE

| Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Simplified Approach | Stufe 4 | Keine Risiko-vorsorge | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Buchwert am 01.01.2024** | **2.685** | **1.797** | **-** | **-** | **-56** | **28.228** | **32.654** |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | 28 | - | - | - | - | 96 | 123 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | - | - | - | - | 0 | 0 |
| Veränderungen | 529 | -917 | - | - | - | 1.208 | 820 |
| Modifikationen | - | - | - | - | - | - | - |
| Transfer in | | | | | | | |
| Stufe 1 | 459 | -459 | - | - | - | - | - |
| Stufe 2 | -79 | 79 | - | - | - | - | - |
| Stufe 3 | - | - | - | - | - | - | - |
| **Buchwert am 31.12.2024** | **3.622** | **500** | **-** | **-** | **-56** | **29.532** | **33.597** |

## VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZUM FAIR VALUE BEWERTETE VERMÖGENSWERTE

| Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Simplified Approach | Stufe 4 | Keine Risiko-vorsorge | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Buchwert am 01.01.2023** | **1.470** | **2.768** | **-** | **-** | **-** | **28.456** | **32.694** |
| Währungsumrechnungsdifferenzen | -15 | - | - | - | - | -43 | -57 |
| Änderungen Konsolidierungskreis | - | - | - | - | - | - | - |
| Veränderungen | 1.230 | -971 | - | - | -56 | -193 | 10 |
| Modifikationen | - | - | - | - | - | 7 | 7 |
| Transfer in | | | | | | | |
| Stufe 1 | - | - | - | - | - | - | - |
| Stufe 2 | - | - | - | - | - | - | - |
| Stufe 3 | - | - | - | - | - | - | - |
| **Buchwert am 31.12.2023** | **2.685** | **1.797** | **-** | **-** | **-56** | **28.228** | **32.654** |

Die Risikovorsorge für die Zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte ist im Geschäftsjahr 2024 um 1 Mio. € in Stufe 1 gesunken (Vorjahr: um 6 Mio. € angestiegen) und um 1 Mio. € in Stufe 2 gesunken (Vorjahr: um 2 Mio. € angestiegen), sodass sich ein Endbestand in Höhe von 11 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) ergibt. Diese teilen sich auf in 9 Mio. € in Stufe 1 (Vorjahr: 10 Mio. €) und 2 Mio. € in Stufe 2 (Vorjahr: 3 Mio. €).

Der vertragsrechtlich ausstehende Betrag für im laufenden Geschäftsjahr abgeschriebene finanzielle Vermögenswerte, die noch einer Vollstreckungsmaßnahme unterliegen, beläuft sich auf 238 Mio. € (Vorjahr: 270 Mio. €).

## Modifikationen

Während der Berichtsperiode ergaben sich vertragliche Modifikationen finanzieller Vermögenswerte, die nicht zu einer Ausbuchung des Vermögenswertes führten. Diese resultieren im Wesentlichen aus Bonitätsänderungen und beziehen sich auf die finanziellen Vermögenswerte, deren Risikovorsorge in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste gemessen wurde. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Leasingforderungen werden vereinfacht die bonitätsbedingten Modifikationen betrachtet, bei denen Forderungen mehr als 30 Tage überfällig sind. Vor der Modifikation bestanden fortgeführte Anschaffungskosten in Höhe von 285 Mio. € (Vorjahr: 315 Mio. €). In der Berichtsperiode ergaben sich aus den vertraglichen Änderungen insgesamt Nettoerträge (–)/Nettoaufwendungen (+) in Höhe von 0,4 Mio. € (Vorjahr: – 1 Mio. €).

Der Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte, die seit der erstmaligen Erfassung modifiziert und gleichzeitig in der Berichtsperiode von Stufe 2 oder Stufe 3 in die Stufe 1 transferiert wurden, beträgt zum Bilanzstichtag 27 Mio. € (Vorjahr: 81 Mio. €). Folglich wurde für diese finanziellen Vermögenswerte die Bemessung der Wertberichtigung von der gesamten Vertragslaufzeit auf eine Betrachtungsperiode von 12 Monaten umgestellt.

## Maximales Kreditrisiko

Die folgende Tabelle zeigt das maximale Kreditrisiko, dem der Volkswagen Konzern zum Berichtsstichtag ausgesetzt ist, unterteilt nach Klassen, auf die das Wertminderungsmodell angewendet wird:

### MAXIMALES KREDITRISIKO NACH KLASSEN

| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|---|---|---|
| Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte | 4.055 | 4.413 |
| Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte | 185.234 | 183.392 |
| Finanzgarantien und Kreditzusagen | 14.834 | 13.044 |
| Keiner Bewertungskategorie zugeordnet | 68.797 | 62.346 |
| **Gesamt** | **272.921** | **263.196** |

## Ratingklassen

Im Volkswagen Konzern erfolgt bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen eine Bonitätsbeurteilung des Kreditnehmers. Im Rahmen des Mengengeschäfts erfolgt dies durch Scoringsysteme, bei Großkunden und Forderungen aus der Händlerfinanzierung kommen Ratingsysteme zum Einsatz. Die dabei mit gut bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen von Kunden, deren Bonität nicht mit gut eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten. In der Risikoklasse 3 sind entsprechend alle ausgefallenen Forderungen enthalten.

In der folgenden Tabelle sind die Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte nach Ratingklassen dargestellt:

### BRUTTOBUCHWERTE FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE NACH RATINGKLASSEN ZUM 31. DEZEMBER 2024

| Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Simplified Approach | Stufe 4 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ausfallrisiko Ratingklasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite) | 145.608 | 11.420 | – | 87.022 | 44 |
| Ausfallrisiko Ratingklasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite) | 4.094 | 6.620 | – | 3.872 | 74 |
| Ausfallrisiko Ratingklasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite) | – | – | 2.962 | 1.999 | 214 |
| **Gesamt** | **149.702** | **18.040** | **2.962** | **92.894** | **331** |

### BRUTTOBUCHWERTE FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE NACH RATINGKLASSEN ZUM 31. DEZEMBER 2023

| Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Simplified Approach | Stufe 4 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ausfallrisiko Ratingklasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite) | 143.891 | 9.504 | – | 83.823 | 28 |
| Ausfallrisiko Ratingklasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite) | 5.485 | 6.132 | – | 2.610 | 54 |
| Ausfallrisiko Ratingklasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite) | – | – | 2.388 | 1.304 | 214 |
| **Gesamt** | **149.376** | **15.637** | **2.388** | **87.737** | **295** |

Weiterhin ist nachfolgend die Ausfallrisikoposition für Finanzgarantien und Kreditzusagen dargestellt:

## AUSFALLRISIKO FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN ZUM 31. DEZEMBER 2024

| Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Stufe 4 |
|---|---|---|---|---|
| Ausfallrisiko Ratingklasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite) | 11.101 | 3.186 | – | 65 |
| Ausfallrisiko Ratingklasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite) | 52 | 404 | – | 1 |
| Ausfallrisiko Ratingklasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite) | – | – | 147 | 38 |
| **Gesamt** | **11.153** | **3.590** | **147** | **105** |

## AUSFALLRISIKO FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN ZUM 31. DEZEMBER 2023

| Mio. € | Stufe 1 | Stufe 2 | Stufe 3 | Stufe 4 |
|---|---|---|---|---|
| Ausfallrisiko Ratingklasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite) | 10.040 | 2.579 | – | 14 |
| Ausfallrisiko Ratingklasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite) | 145 | 104 | – | 3 |
| Ausfallrisiko Ratingklasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite) | – | – | 174 | 75 |
| **Gesamt** | **10.185** | **2.683** | **174** | **92** |

Sicherheiten, die im laufenden Geschäftsjahr für finanzielle Vermögenswerte angenommen worden sind, wurden in Höhe von 257 Mio. € (Vorjahr: 303 Mio. €) bilanzwirksam erfasst. Hierbei handelte es sich im Wesentlichen um Fahrzeuge.

## 3. Liquiditätsrisiko

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Volkswagen Konzerns wird durch eine rollierende Liquiditätsplanung, eine Liquiditätsreserve, bestätigte Kreditlinien sowie der Emission von Wertpapieren an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten abgesichert. Der Bestand an bilateralen und syndizierten bestätigten Kreditlinien beträgt zum 31. Dezember 2024 32,4 Mrd. € (Vorjahr: 31,3 Mrd. €), davon sind 2,1 Mrd. € (Vorjahr: 0,4 Mrd. €) ausgenutzt.

Über lokale Zahlungsmittel in bestimmten Ländern (zum Beispiel China, Brasilien, Argentinien, Südafrika und Indien) kann der Konzern grenzüberschreitend nur unter Beachtung geltender Devisenverkehrsbeschränkungen verfügen. Darüber hinaus bestehen keine wesentlichen Beschränkungen. Das Liquiditätsrisiko in Argentinien ist unverändert hoch. Der argentinische Peso hat im Jahr 2024 um 21 % gegenüber dem Euro abgewertet. Weitere Abwertungen im Geschäftsjahr 2025 können nicht ausgeschlossen werden.

Im Rahmen des bestehenden Reverse Factoring-Programms vereinbart Volkswagen mit den teilnehmenden Lieferanten eine Verlängerung der Zahlungsziele. Durch die Beendigung des Programms würden die ursprünglichen Zahlungsziele wieder in Kraft treten, wodurch Verbindlichkeiten früher erfüllt werden müssten. Die entstehenden Liquiditätsauswirkungen stellen kein Liquiditätsrisiko dar, da es sich bei den Verbindlichkeiten mit Reverse Factoring-Vereinbarung um keinen wesentlichen Teil der gesamten Verbindlichkeiten handelt. Darüber hinaus verfügt Volkswagen über ausreichend Finanzinstrumente um kurzfristigen Liquiditätsbedarf am Kredit-, Geld- oder Kapitalmarkt eindecken zu können. Mithilfe des Reverse Factoring-Programms bezweckt Volkswagen die langfristige Unterstützung der Lieferanten und Stabilisierung der Lieferkette, sodass eine zeitnahe Beendigung nicht beabsichtigt ist.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten, vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten:

## FÄLLIGKEITSANALYSE UNDISKONTIERTER ZAHLUNGSMITTELABFLÜSSE AUS FINANZINSTRUMENTEN

| | VEBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN | | | | VEBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Mio. € | bis 1 Jahr | 1 - 5 Jahre | über 5 Jahre | 2024 | bis 1 Jahr | 1 - 5 Jahre | über 5 Jahre | 2023 |
| Finanzschulden | 124.703 | 128.575 | 21.894 | 275.172 | 116.805 | 111.952 | 23.572 | 252.328 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 29.772 | – | – | 29.772 | 30.890 | 11 | 1 | 30.901 |
| Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten | 11.141 | 2.299 | 47 | 13.487 | 11.374 | 2.135 | 107 | 13.616 |
| Derivate | 92.843 | 99.190 | 4.993 | 197.026 | 81.487 | 88.276 | 10.295 | 180.058 |
| Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten | – | – | – | – | 18 | 0 | – | 19 |
| | **258.460** | **230.065** | **26.933** | **515.458** | **240.575** | **202.373** | **33.974** | **476.922** |

Die Zahlungsmittelabflüsse der Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Steuerumlagen in Höhe von 18 Mio. € (Vorjahr: 18 Mio. €).

Die Derivate umfassen sowohl Zahlungsmittelabflüsse derivativer Finanzinstrumente mit negativem Fair Value als auch Zahlungsmittelabflüsse der Derivate mit positivem Fair Value, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist. In den Zahlungsmittelabflüssen sind auch durch Gegengeschäfte geschlossene Derivate berücksichtigt. Den Zahlungsmittelabflüssen aus Derivaten, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist, stehen Zahlungsmittelzuflüsse gegenüber, die in dieser Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen werden. Bei Berücksichtigung dieser Zahlungsmittelzuflüsse würden die dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen. Dies gilt insbesondere auch, wenn Sicherungsbeziehungen mittels Gegengeschäften geschlossen worden sind.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus Verpflichtungen aus zugesagten Darlehensvergaben und unwiderruflichen Kreditzusagen sind, unterteilt nach vertraglichen Fälligkeiten, der Angabe „Sonstige finanzielle Verpflichtungen“ zu entnehmen.

Die maximal mögliche Inanspruchnahme aus Finanzgarantien beträgt zum 31. Dezember 2024 787 Mio. € (Vorjahr: 910 Mio. €). Finanzgarantien werden stets als sofort fällig angenommen.

# 4. Marktpreisrisiko

## 4.1 SICHERUNGSPOLITIK UND FINANZDERIVATE

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Volkswagen Konzern Währungs-, Zins-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen. Grundsätzlich werden alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen zentral durchgeführt beziehungsweise koordiniert. Ausnahmen sind unter anderem die Teilkonzerne MAN Energy Solutions, Porsche AG, Porsche Holding Salzburg, TRATON GROUP sowie der Konzernbereich Finanzdienstleistungen, aber auch einzelne Regionen wie Südamerika und China.

### Angaben zu Gewinnen und Verlusten aus Fair-Value-Hedges

Im Rahmen von Fair-Value-Hedges erfolgt eine Absicherung gegen Wertänderungsrisiken bei Bilanzposten. Zum Stichtag werden sowohl Sicherungsinstrumente als auch Grundgeschäfte in Bezug auf das abgesicherte Risiko zum Fair Value bewertet, wobei die sich ergebenden Wertänderungen kompensatorisch in der entsprechenden Position der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst werden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen (Fair-Value-Hedges) nach Risikoarten:

**ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS FAIR-VALUE-HEDGES**

| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|---|---|---|
| **Absicherung des Zinsrisikos** | | |
| Übriges Finanzergebnis | –5 | –10 |
| Sonstiges betriebliches Ergebnis | –20 | –48 |
| **Absicherung des Währungsrisikos** | | |
| Übriges Finanzergebnis | – | – |
| Sonstiges betriebliches Ergebnis | –75 | –45 |
| **Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos** | | |
| Übriges Finanzergebnis | – | – |
| Sonstiges betriebliches Ergebnis | 0 | 0 |

## Angaben zu Gewinnen und Verlusten aus Cashflow-Hedges

Im Zusammenhang mit der Bildung von Cashflow-Hedges werden Risiken schwankender zukünftiger Zahlungsströme abgesichert. Diese Zahlungsströme können sich aus einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit ergeben, aber auch aus einer hochwahrscheinlich eintretenden Transaktion. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen (Cashflow-Hedges) nach Risikoarten:

### ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS CASHFLOW-HEDGES

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| **Absicherung des Zinsrisikos** | | |
| Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting | | |
| Im Eigenkapital erfasst | –38 | –278 |
| In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst | –6 | –4 |
| Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung | | |
| Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen | – | – |
| Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts | 4 | 4 |
| **Absicherung des Währungsrisikos** | | |
| Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting | | |
| Im Eigenkapital erfasst | –200 | 467 |
| In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst | 3 | 2 |
| Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte | | |
| Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen | –82 | –91 |
| Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts | 108 | 362 |
| **Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos** | | |
| Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting | | |
| Im Eigenkapital erfasst | 58 | 72 |
| In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst | 0 | – |
| Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung | | |
| Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen | – | – |
| Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts | –37 | –57 |
| **Absicherung des Rohstoffpreisrisikos** | | |
| Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting | | |
| Im Eigenkapital erfasst | –576 | 5 |
| In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst | –17 | – |
| Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte | | |
| Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen | 11 | – |
| Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts | 13 | 1 |

In der Tabelle sind im Eigenkapital gezeigte Effekte um latente Steuern reduziert.

Der Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting entspricht der Basis für die Ermittlung von Ineffektivitäten innerhalb der Sicherungsbeziehung. Als ineffektiver Anteil von Cashflow-Hedges werden die Erträge oder Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsinstrumenten bezeichnet, die die Fair Value Änderungen der Grundgeschäfte übersteigen. Diese Ineffektivitäten innerhalb der Sicherungsbeziehung entstehen durch Differenzen in den Parametern zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft. Diese Erträge und Aufwendungen werden in den Sonstigen betrieblichen Erträgen/Aufwendungen beziehungsweise im Übrigen Finanzergebnis erfasst.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken aus originären und derivativen Finanzinstrumenten nach IFRS 7 kommen im Volkswagen Konzern zwei verschiedene Methoden zur Anwendung. Für die quantitative Risikomessung werden die Zins- und Währungsrisiken der Volkswagen Group Mobility mittels Value-at-Risk (VaR) auf Basis einer historischen Simulation gemessen, während die Marktpreisrisiken der übrigen Konzerngesellschaften mit Hilfe einer Sensitivitätsanalyse ermittelt werden. Die Value-at-Risk-Berechnung gibt die Größenordnung eines möglichen Verlusts des Gesamtportfolios an, der mit einer Wahrscheinlichkeit von 99 % innerhalb eines Zeithorizonts von 60 Tagen nicht überschritten wird. Grundlage hierfür ist die Aufbereitung aller sich aus den originären und derivativen Finanzinstrumenten ergebenden Cashflows in einer Zinsablaufbilanz. Die bei der Ermittlung des VaR verwendeten historischen Marktdaten reichen dabei auf einen Zeitraum von vier Jahren zurück. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wird durch Variation von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und Ergebnis ermittelt.

## Angaben zu Sicherungsinstrumenten im Rahmen von Hedge Accounting

Im Volkswagen Konzern werden zur Absicherung von Wertänderungen von Bilanzpositionen regelmäßig Sicherungsinstrumente abgeschlossen. Die folgende Übersicht zeigt die Nominalvolumen, Fair Values sowie Ermittlungsgrößen zur Bestimmung der Ineffektivitäten von Sicherungsinstrumenten, die zur Absicherung von Wertänderungsrisiken im Rahmen von Fair-Value-Hedges abgeschlossen wurden:

### ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES 2024

| Mio. € | Nominalvolumen | Sonstige Vermögenswerte | Sonstige Verbindlichkeiten | Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten |
|---|---|---|---|---|
| **Absicherung des Zinsrisikos** | | | | |
| Zinsswaps | 45.506 | 204 | 1.102 | –1.071 |
| **Absicherung des Währungsrisikos** | | | | |
| Devisentermin- und Optionskontrakte, Währungsswaps | 4.209 | 91 | 16 | 55 |
| **Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos** | | | | |
| Zinswährungsswaps | 1.578 | 124 | 25 | 28 |

### ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES 2023

| Mio. € | Nominalvolumen | Sonstige Vermögenswerte | Sonstige Verbindlichkeiten | Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten |
|---|---|---|---|---|
| **Absicherung des Zinsrisikos** | | | | |
| Zinsswaps | 52.663 | 366 | 1.773 | –1.693 |
| **Absicherung des Währungsrisikos** | | | | |
| Devisentermin- und Optionskontrakte, Währungsswaps | 6.749 | 67 | 64 | –31 |
| **Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos** | | | | |
| Zinswährungsswaps | 773 | 9 | 67 | –55 |

Des Weiteren werden zur Absicherung des Risikos schwankender zukünftiger Zahlungsströme Sicherungsinstrumente abgeschlossen. In der folgenden Tabelle werden die Nominalvolumen, Fair Values sowie Ermittlungsgrößen zur Bestimmung der Ineffektivitäten von Sicherungsinstrumenten, die in Cashflow-Hedges abgebildet werden, aufgeführt:

## ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASHFLOW-HEDGES 2024

| Mio. € | Nominalvolumen | Sonstige Vermögenswerte | Sonstige Verbindlichkeiten | Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten |
|---|---|---|---|---|
| **Absicherung des Zinsrisikos** | | | | |
| Zinsswaps | 20.502 | 131 | 89 | 36 |
| **Absicherung des Währungsrisikos** | | | | |
| Devisenterminkontrakte/Währungsswaps | 128.962 | 3.830 | 2.688 | 1.379 |
| Devisenoptionskontrakte | 8.321 | 126 | 104 | 35 |
| **Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos** | | | | |
| Zinswährungsswaps | 1.549 | 152 | 0 | 35 |
| **Absicherung des Rohstoffpreisrisikos** | | | | |
| Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps | 9.156 | 300 | 656 | -741 |

## ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASHFLOW-HEDGES 2023

| Mio. € | Nominalvolumen | Sonstige Vermögenswerte | Sonstige Verbindlichkeiten | Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten |
|---|---|---|---|---|
| **Absicherung des Zinsrisikos** | | | | |
| Zinsswaps | 17.331 | 165 | 62 | 27 |
| **Absicherung des Währungsrisikos** | | | | |
| Devisenterminkontrakte/Währungsswaps | 113.139 | 3.534 | 2.273 | 2.340 |
| Devisenoptionskontrakte | 14.231 | 208 | 152 | 31 |
| **Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos** | | | | |
| Zinswährungsswaps | 1.273 | 49 | 15 | 26 |
| **Absicherung des Rohstoffpreisrisikos** | | | | |
| Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps | 431 | 15 | 6 | 9 |

Die Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten entspricht der Fair Value Änderung der designierten Komponente.

## Angaben zu Grundgeschäften im Rahmen von Hedge Accounting

Neben den Angaben zu den Sicherungsinstrumenten sind auch Angaben zu den Grundgeschäften getrennt nach Risikokategorie und Art der Designation in das Hedge Accounting anzugeben. Nachfolgend werden die im Zusammenhang von Fair-Value-Hedges gesicherten Grundgeschäfte getrennt von denen, die in Cashflow-Hedges einbezogen werden, aufgeführt:

### ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES 2024

| Mio. € | Buchwert | Kumulierte Hedge Adjustments | Hedge Adjustments laufende Periode/Geschäftsjahr | Kumulierte Hedge Adjustments aus beendeten Sicherungsbeziehungen |
|---|---|---|---|---|
| **Absicherung des Zinsrisikos** | | | | |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 20.588 | 92 | –202 | – |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | – | – | – | – |
| Finanzschulden | 30.909 | –654 | 888 | – |
| **Absicherung des Währungsrisikos** | | | | |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | – | – | – | – |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 1.335 | 0 | 3 | – |
| Finanzschulden | 461 | –62 | –50 | – |
| **Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos** | | | | |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | – | – | – | – |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 34 | –1 | –6 | – |
| Finanzschulden | 1.248 | 113 | –3 | – |

### ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES 2023

| Mio. € | Buchwert | Kumulierte Hedge Adjustments | Hedge Adjustments laufende Periode/Geschäftsjahr | Kumulierte Hedge Adjustments aus beendeten Sicherungsbeziehungen |
|---|---|---|---|---|
| **Absicherung des Zinsrisikos** | | | | |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | 18.196 | 293 | 225 | – |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | – | – | – | – |
| Finanzschulden | 37.503 | –1.527 | 1.065 | – |
| **Absicherung des Währungsrisikos** | | | | |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | – | – | – | – |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 1.169 | 2 | 2 | – |
| Finanzschulden | 856 | –5 | 2 | – |
| **Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos** | | | | |
| Forderungen aus Finanzdienstleistungen | – | – | – | – |
| Sonstige finanzielle Vermögenswerte | 36 | 0 | 0 | – |
| Finanzschulden | 976 | 116 | 77 | – |

## ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASHFLOW-HEDGES 2024

| Mio. € | Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten | RÜCKLAGE FÜR Aktive Cashflow-Hedges | RÜCKLAGE FÜR Beendete Cashflow-Hedges |
|---|---|---|---|
| **Absicherung des Zinsrisikos** | | | |
| Designierte Komponenten | 15 | 18 | -8 |
| Nicht-designierte Komponenten | - | - | - |
| Latente Steuern | - | -13 | 2 |
| Summe Absicherung Zinsrisiko | 15 | 4 | -6 |
| **Absicherung des Währungsrisikos** | | | |
| Designierte Komponenten | 1.433 | 1.413 | 19 |
| Nicht-designierte Komponenten | - | -526 | 15 |
| Latente Steuern | - | -223 | -10 |
| Summe Absicherung Währungsrisiko | 1.433 | 664 | 24 |
| **Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos** | | | |
| Designierte Komponenten | 48 | 26 | - |
| Nicht-designierte Komponenten | - | - | - |
| Latente Steuern | - | -9 | - |
| Summe Absicherung Zins- und Währungsrisiko | 48 | 17 | - |
| **Absicherung des Rohstoffpreisrisikos** | | | |
| Designierte Komponenten | -782 | -723 | -58 |
| Nicht-designierte Komponenten | - | - | - |
| Latente Steuern | - | 217 | 17 |
| Summe Absicherung Rohstoffpreisrisiko | -782 | -506 | -40 |

## ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASHFLOW-HEDGES 2023

| Mio. € | Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten | RÜCKLAGE FÜR Aktive Cashflow-Hedges | RÜCKLAGE FÜR Beendete Cashflow-Hedges |
|---|---|---|---|
| **Absicherung des Zinsrisikos** | | | |
| Designierte Komponenten | 25 | 30 | 1 |
| Nicht-designierte Komponenten | - | - | - |
| Latente Steuern | - | 1 | 0 |
| Summe Absicherung Zinsrisiko | 25 | 31 | 1 |
| **Absicherung des Währungsrisikos** | | | |
| Designierte Komponenten | 2.338 | 2.320 | 26 |
| Nicht-designierte Komponenten | - | -1.137 | -24 |
| Latente Steuern | - | -324 | -1 |
| Summe Absicherung Währungsrisiko | 2.338 | 859 | 2 |
| **Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos** | | | |
| Designierte Komponenten | 26 | -7 | - |
| Nicht-designierte Komponenten | - | - | - |
| Latente Steuern | - | 2 | - |
| Summe Absicherung Zins- und Währungsrisiko | 26 | -5 | - |
| **Absicherung des Rohstoffpreisrisikos** | | | |
| Designierte Komponenten | 10 | 9 | - |
| Nicht-designierte Komponenten | - | - | - |
| Latente Steuern | - | -3 | - |
| Summe Absicherung Rohstoffpreisrisiko | 10 | 6 | - |

## Entwicklung der Rücklage

Im Rahmen der Bilanzierung von Cashflow-Hedges sind die designierten effektiven Anteile einer Sicherungsbeziehung erfolgsneutral im sogenannten OCI I auszuweisen. Alle darüber hinausgehenden Änderungen des Marktwerts der designierten Komponente werden als Ineffektivität erfolgswirksam erfasst.

In nachfolgenden Tabellen erfolgt eine Überleitung der Rücklage:

### ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR CASHFLOW-HEDGES (OCI I)

| Mio. € | Zinsrisiko | Währungsrisiko | Zins-Währungsrisiko | Rohstoffpreisrisiko | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|
| **Stand am 01.01.2024** | **33** | **1.669** | **-5** | **6** | **1.703** |
| Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen | -38 | 117 | 58 | -576 | -439 |
| Reklassifizierungen aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts | - | -67 | - | 11 | -56 |
| Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts | 4 | -689 | -37 | 13 | -709 |
| **Stand am 31.12.2024** | **-2** | **1.030** | **17** | **-547** | **498** |

### ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR CASHFLOW-HEDGES (OCI I)

| Mio. € | Zinsrisiko | Währungsrisiko | Zins-Währungsrisiko | Rohstoffpreisrisiko | Gesamt |
|---|---|---|---|---|---|
| **Stand am 01.01.2023** | **307** | **1.397** | **-20** | **-** | **1.684** |
| Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen | -278 | 733 | 72 | 5 | 533 |
| Reklassifizierungen aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts | - | -137 | - | - | -137 |
| Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts | 4 | -325 | -57 | 1 | -377 |
| **Stand am 31.12.2023** | **33** | **1.669** | **-5** | **6** | **1.703** |

Die Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts erfolgt durch vorzeitige Beendigung von Sicherungsbeziehungen. Diese werden im Wesentlichen durch die Veränderung von Planzahlen von Einkaufsabsicherungen erzeugt.

Fair Value Änderungen nicht designierter Komponenten eines Derivats sind grundsätzlich ebenfalls unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Als Ausnahme von diesem Grundsatz gelten die Fair Value Änderungen aus nicht designierten Zeitwerten von Optionen, soweit sie sich auf das Grundgeschäft beziehen. Zudem werden im Volkswagen Konzern die Fair Value Änderungen nicht designierter Terminkomponenten bei Devisentermingeschäften und bei Währungssicherungsgeschäften im Rahmen von Cashflow-Hedges zunächst im Eigenkapital (Kosten der Sicherung) erfasst. Damit ergibt sich im Volkswagen Konzern eine sofortige erfolgswirksame Erfassung der Änderungen des Fair Values der nicht designierten Komponenten beziehungsweise Teilen hiervon nur im Falle von Ineffektivitäten.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen eine Übersicht der sich aus den nicht designierten Anteilen von Optionen und Währungssicherungsgeschäften ergebenden Veränderungen in der Rücklage für die Kosten der Sicherung:

## ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR DIE KOSTEN DER SICHERUNG – NICHT DESIGNIERTE ZEITWERTE VON OPTIONEN

| | WÄHRUNGSRISIKO | |
|---|---|---|
| Mio. € | 2024 | 2023 |
| **Stand am 01.01.** | **-22** | **-87** |
| Gewinne und Verluste aus nicht designierten Zeitwerten von Optionen | | |
| Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts | -80 | 17 |
| Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts | | |
| Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts | 1 | 1 |
| Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts | | |
| Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts | 77 | 46 |
| **Stand am 31.12.** | **-24** | **-22** |

## ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR DIE KOSTEN DER SICHERUNG – NICHT DESIGNIERTE TERMINKOMPONENTE UND CROSS CURRENCY BASIS SPREAD (CCBS)

| | WÄHRUNGSRISIKO | |
|---|---|---|
| Mio. € | 2024 | 2023 |
| **Stand am 01.01.** | **-785** | **-1.187** |
| Gewinne und Verluste aus nicht designierten Terminkomponenten und CCBS | | |
| Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts | -236 | -283 |
| Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts | | |
| Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts | -15 | 44 |
| Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts | | |
| Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts | 719 | 641 |
| **Stand am 31.12.** | **-318** | **-785** |

## 4.2 MARKTPREISRISIKO VOLKSWAGEN KONZERN (OHNE VOLKSWAGEN GROUP MOBILITY)

### 4.2.1 WÄHRUNGSRISIKO

Das Währungsrisiko des Volkswagen Konzerns (ohne Volkswagen Group Mobility) resultiert aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen sowie der operativen Geschäftstätigkeit. Zur Begrenzung des Währungsrisikos werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Währungsswaps sowie kombinierte Zinswährungsswaps eingesetzt. Diese Geschäfte beziehen sich auf die Kurssicherung wesentlicher Zahlungen der allgemeinen Geschäftstätigkeit, welche nicht in der funktionalen Währung der jeweiligen Konzernunternehmen erfolgen. Im Finanzierungsbereich gilt der Grundsatz der Währungskongruenz.

Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken wurden Kurssicherungen im Jahr 2024, unter anderem in den Währungen australischer Dollar, brasilianischer Real, britisches Pfund, chinesischer Renminbi, Hongkong-Dollar, indische Rupie, japanischer Yen, kanadischer Dollar, mexikanischer Peso, norwegische Krone, polnischer Zloty, schwedische Krone, Schweizer Franken, Singapur-Dollar, südafrikanischer Rand, südkoreanischer Won, Taiwan-Dollar, tschechische Krone, ungarischer Forint und US-Dollar abgeschlossen.

Als relevante Risikovariablen für die Sensitivitätsanalyse im Sinne von IFRS 7 finden alle nicht funktionalen Währungen Berücksichtigung, in denen der Volkswagen Konzern Finanzinstrumente eingeht.

Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen sich gegenüber den übrigen Währungen um 10 % auf- oder abgewertet hätten, ergäben sich in Bezug auf die nachfolgend genannten Währungsrelationen die folgenden Effekte auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und das Ergebnis nach Ertragsteuern. Ein Aufsummieren der einzelnen Werte ist nicht zweckmäßig, da den Ergebnissen je nach funktionaler Währung andere Szenarien zugrunde liegen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Sensitivitäten der zum 31. Dezember 2024 im Bestand befindlichen wesentlichen Währungen:

| | 31.12.2024 | | 31.12.2023 | |
|---|---|---|---|---|
| Mio. € | +10% | -10% | +10% | -10% |
| **Währungsrelation** | | | | |
| **EUR / GBP** | | | | |
| Sicherungsrücklage | 1.868 | -1.871 | 1.176 | -1.182 |
| Ergebnis nach Ertragssteuern | -113 | 110 | -93 | 87 |
| **EUR / CNY** | | | | |
| Sicherungsrücklage | 689 | -648 | 754 | -644 |
| Ergebnis nach Ertragssteuern | -230 | 230 | -542 | 542 |
| **EUR / SEK** | | | | |
| Sicherungsrücklage | 221 | -221 | 191 | -190 |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | -678 | 673 | -234 | 234 |
| **EUR / CHF** | | | | |
| Sicherungsrücklage | 810 | -829 | 883 | -909 |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | 10 | -11 | 10 | -10 |
| **EUR / USD** | | | | |
| Sicherungsrücklage | -33 | 55 | 408 | -393 |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | -430 | 401 | -978 | 978 |
| **EUR / PLN** | | | | |
| Sicherungsrücklage | 243 | -243 | 187 | -187 |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | -38 | 38 | -26 | 26 |
| **EUR / JPY** | | | | |
| Sicherungsrücklage | 170 | -168 | 190 | -188 |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | -49 | 49 | -33 | 33 |
| **EUR / AUD** | | | | |
| Sicherungsrücklage | 167 | -167 | 169 | -169 |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | -27 | 27 | -44 | 44 |
| **EUR / TWD** | | | | |
| Sicherungsrücklage | 134 | -134 | 155 | -155 |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | -21 | 21 | -19 | 19 |
| **EUR / CAD** | | | | |
| Sicherungsrücklage | 139 | -139 | 205 | -205 |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | -12 | 12 | -26 | 26 |
| **EUR / BRL** | | | | |
| Sicherungsrücklage | 16 | -16 | 54 | -54 |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | 112 | -112 | -219 | 219 |
| **EUR / KRW** | | | | |
| Sicherungsrücklage | 107 | -106 | 184 | -179 |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | -20 | 19 | -27 | 27 |
| **CAD / USD** | | | | |
| Sicherungsrücklage | -55 | 55 | -91 | 91 |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | 54 | -54 | -11 | 11 |
| **EUR / CZK** | | | | |
| Sicherungsrücklage | -79 | 79 | 32 | -32 |
| Ergebnis nach Ertragsteuern | -24 | 24 | 5 | -5 |

### 4.2.2 ZINSRISIKO

Das Zinsrisiko für den Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Group Mobility) resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten. Zur Sicherung werden teilweise im Rahmen von Fair-Value- beziehungsweise Cashflow-Hedges und in Abhängigkeit der Marktlage Zinsswaps sowie kombinierte Zinswährungsswaps abgeschlossen. Die Refinanzierung konzerninterner Finanzierungen erfolgt überwiegend fristenkongruent. Abweichungen vom Konzernstandard erfolgen auf Basis zentraler Limitvorgaben und unterliegen einer laufenden Überwachung.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse ermittelt. Hierbei werden Effekte der risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital, unter Berücksichtigung von Steuern, dargestellt.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2024 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 7 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2024 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 3 Mio. € (Vorjahr: 22 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2024 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 294 Mio. € (Vorjahr: 362 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2024 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 314 Mio. € (Vorjahr: 382 Mio. €) höher ausgefallen.

### 4.2.3 ROHSTOFFPREISRISIKO

Rohstoffrisiken für den Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Group Mobility) resultieren im Wesentlichen aus Preisschwankungen sowie der Verfügbarkeit von Eisen- und Nichteisenmetallen, Edelmetallen, Rohstoffbedarfen im Zusammenhang mit der Digitalisierungs- und Elektrifizierungsstrategie des Konzerns sowie $CO_2$-Zertifikaten und Kautschuk.

Zur Begrenzung von Rohstoffrisiken werden sowohl Warentermingeschäfte als auch Swaps abgeschlossen.

Solche Hedge-Geschäfte sind jedoch nicht für alle Rohstoffe möglich, zum Beispiel aufgrund von geringer Marktliquidität oder aufgrund fehlender Korrelation zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft. Ebenso wurden am Spotmarkt ausgewählte Rohstoffe erworben, die zu einer entsprechenden Bestandserhöhung geführt haben. Rohstoffpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse dargestellt. Diese zeigt den Effekt von Änderungen der Risikovariable Rohstoffpreise auf das Ergebnis nach Ertragsteuern und das Eigenkapital.

Wenn die Rohstoffpreise der gesicherten Nichteisenmetalle sowie der Kautschuk-Sicherungen zum 31. Dezember 2024 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 26 Mio. € (Vorjahr: 648 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

Wenn die Rohstoffpreise der als Hedge Accounting bilanzierten Sicherungsgeschäfte zum 31. Dezember 2024 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 450 Mio. € (Vorjahr: 27 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

### 4.2.4 AKTIEN- UND ANLEIHEKURSRISIKO

Die aus der Überschussliquidität aufgelegten Spezialfonds sowie die zum Fair Value bewerteten Beteiligungen unterliegen insbesondere einem Aktien- und Anleihekursrisiko, welches sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben kann. Die sich aus einer Variation der Marktzinssätze ergebenden Veränderungen der Anleihekurse werden wie die Bewertung von Währungs- und sonstigen Zinsrisiken aus den Spezialfonds sowie der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen in den Abschnitten 4.2.1 und 4.2.2 quantifiziert. Generell wird den Risiken aus Spezialfonds dadurch entgegengewirkt, dass in den Anlagerichtlinien bei der Anlage von Mitteln eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte vorgeschrieben wird. Zusätzlich sind in den Anlagerichtlinien feste Wertuntergrenzen definiert, welche mit Hilfe geeigneter Risikomanagementmaßnahmen eingehalten werden sollen. Daneben werden bei entsprechender Marktlage Kurssicherungen durchgeführt.

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung von Marktrisiken Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf den Preis von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen hierbei insbesondere Börsenkurse oder Indizes sowie Zinsänderungen als Parameter von Anleihekursen infrage.

Wenn zum 31. Dezember 2024 die Aktienkurse um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 478 Mio. € (Vorjahr: 290 Mio. €) und das Eigenkapital um 134 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn zum 31. Dezember 2024 die Aktienkurse um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 434 Mio. € (Vorjahr: 270 Mio. €) und das Eigenkapital um 134 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) niedriger ausgefallen.

### 4.3 MARKTPREISRISIKO VOLKSWAGEN GROUP MOBILITY

Das Währungskursrisiko der Volkswagen Group Mobility resultiert im Wesentlichen aus von der funktionalen Währung abweichenden Vermögenswerten sowie Refinanzierungen innerhalb der operativen Geschäftstätigkeit. Das Zinsrisiko ergibt sich aus fristeninkongruenten Refinanzierungen und aus unterschiedlichen Zinselastizitäten der einzelnen Aktiv- und Passivpositionen. Diese Risiken werden durch den Abschluss von Währungs- beziehungsweise Zinssicherungsgeschäften begrenzt.

Im Rahmen der Zinssicherungsgeschäfte kommen Mikrohedges zum Einsatz. Die in diese Sicherungsstrategie einbezogenen Teile der festverzinslichen Vermögenswerte beziehungsweise Verbindlichkeiten werden entgegen der ursprünglichen Folgebewertung (fortgeführte Anschaffungskosten) zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die dadurch resultierenden Effekte in der Gewinn- und Verlustrechnung werden durch die gegenläufigen Ergebniswirkungen der Zinssicherungsgeschäfte (Swaps) kompensiert. Zur Vermeidung von Währungsrisiken werden Währungssicherungskontrakte, bestehend aus Devisentermingeschäften und Zinswährungsswaps, eingesetzt. Alle Zahlungsströme in Fremdwährung werden abgesichert.

Zum 31. Dezember 2024 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 958 Mio. € (Vorjahr: 976 Mio. €) und für das Währungsrisiko 191 Mio. € (Vorjahr: 133 Mio. €).

Der gesamte Value-at-Risk für Zins- und Währungsrisiken der Volkswagen Group Mobility betrug 981 Mio. € (Vorjahr: 893 Mio. €).

## 5. Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen wird im Volkswagen Konzern prospektiv im Wesentlichen mit der Critical-Terms-Match-Methode durchgeführt. Die retrospektive Betrachtung der Sicherungswirksamkeit erfolgt mittels eines Tests auf Ineffektivitäten in Form der Dollar-Offset-Methode. Bei der Dollar-Offset-Methode werden die in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäfts mit den in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäfts verglichen.

Hierzu werden die kumulierten Wertänderungen der designierten Komponente des Sicherungs- und des Grundgeschäfts gegenüberstellt. Bei Nichtvorliegen eines Critical-Terms-Match wird für die nicht designierten Komponenten analog vorgegangen.

## Nominalvolumen der derivativen Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Übersicht wird das Restlaufzeitprofil der Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente, welche nach den Regeln des Hedge Accounting im Volkswagen Konzern abgebildet werden, sowie Derivate, welche außerhalb des Hedge Accounting abgebildet werden, dargestellt:

### NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE 2024

| | RESTLAUFZEIT | | | NOMINAL-VOLUMEN GESAMT |
|---|---|---|---|---|
| Mio. € | bis 1 Jahr | 1 bis 5 Jahre | über 5 Jahre | 31.12.2024 |
| **Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting** | | | | |
| **Absicherung des Zinsrisikos** | | | | |
| Zinsswaps | 14.498 | 45.796 | 5.714 | 66.008 |
| **Absicherung des Währungsrisikos** | | | | |
| **Devisenterminkontrakte/Währungsswaps** | | | | |
| Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CNY | 5.378 | 10.103 | – | 15.481 |
| Devisenterminkontrakte/Währungsswaps GBP | 15.919 | 17.015 | – | 32.933 |
| Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD | 14.675 | 21.404 | 123 | 36.202 |
| Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CHF | 2.942 | 8.670 | 418 | 12.029 |
| Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen | 19.767 | 16.682 | 76 | 36.526 |
| **Devisenoptionskontrakte** | | | | |
| Devisenoptionskontrakte CHF | 1.204 | 2.281 | – | 3.485 |
| Devisenoptionskontrakte übrige Währungen | 2.835 | 2.001 | – | 4.836 |
| **Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos** | | | | |
| Zinswährungsswaps | 2.272 | 854 | – | 3.127 |
| **Absicherung des Rohstoffpreisrisikos** | | | | |
| Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Aluminium | 1.366 | 1.901 | – | 3.267 |
| Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Kupfer | 527 | 1.330 | 7 | 1.865 |
| Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Nickel | 1.059 | 1.972 | 116 | 3.148 |
| Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps übrige | 706 | 170 | – | 876 |
| | | | | |
| **Nominalvolumen Sonstige Derivate** | | | | |
| **Absicherung des Zinsrisikos** | | | | |
| Zinsswaps | 22.805 | 48.011 | 12.750 | 83.566 |
| **Absicherung des Währungsrisikos** | | | | |
| **Devisenterminkontrakte/Währungsswaps** | | | | |
| Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD | 12.288 | 6.097 | 1.054 | 19.439 |
| Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen | 20.991 | 5.784 | 11 | 26.786 |
| **Devisenoptionskontrakte** | | | | |
| Devisenoptionskontrakte USD | 2.535 | 131 | – | 2.666 |
| Devisenoptionskontrakte übrige Währungen | 73 | 107 | – | 180 |
| **Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos** | | | | |
| Zinswährungsswaps | 4.023 | 9.131 | 2.570 | 15.724 |
| **Absicherung des Rohstoffpreisrisikos** | | | | |
| Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps | 386 | 161 | 112 | 659 |

## NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE 2023

| | RESTLAUFZEIT | | | NOMINAL-VOLUMEN GESAMT |
|---|---|---|---|---|
| Mio. € | bis 1 Jahr | 1 bis 5 Jahre | über 5 Jahre | 31.12.2023 |
| **Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting** | | | | |
| **Absicherung des Zinsrisikos** | | | | |
| Zinsswaps | 14.174 | 50.233 | 5.587 | 69.993 |
| **Absicherung des Währungsrisikos** | | | | |
| **Devisenterminkontrakte/Währungsswaps** | | | | |
| Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CNY | 5.708 | 10.032 | 62 | 15.802 |
| Devisenterminkontrakte/Währungsswaps GBP | 12.743 | 7.067 | – | 19.810 |
| Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD | 12.383 | 21.008 | 1.000 | 34.391 |
| Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CHF | 2.790 | 8.726 | 60 | 11.576 |
| Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen | 19.346 | 18.877 | 86 | 38.309 |
| **Devisenoptionskontrakte** | | | | |
| Devisenoptionskontrakte USD | 1.264 | 1.174 | – | 2.437 |
| Devisenoptionskontrakte CNY | 4.733 | 1.906 | – | 6.639 |
| Devisenoptionskontrakte CHF | 1.274 | 2.462 | – | 3.736 |
| Devisenoptionskontrakte übrige Währungen | 583 | 836 | – | 1.419 |
| **Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos** | | | | |
| Zinswährungsswaps | 1.174 | 872 | – | 2.046 |
| **Absicherung des Rohstoffpreisrisikos** | | | | |
| Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Aluminium | 146 | 87 | – | 234 |
| Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Kupfer | 43 | 102 | – | 145 |
| Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps übrige | 44 | 8 | – | 52 |
| | | | | |
| **Nominalvolumen Sonstige Derivate** | | | | |
| **Absicherung des Zinsrisikos** | | | | |
| Zinsswaps | 21.553 | 37.648 | 17.178 | 76.379 |
| **Absicherung des Währungsrisikos** | | | | |
| **Devisenterminkontrakte/Währungsswaps** | | | | |
| Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD | 10.370 | 8.605 | 218 | 19.193 |
| Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen | 16.184 | 3.095 | 0 | 19.279 |
| **Devisenoptionskontrakte** | | | | |
| Devisenoptionskontrakte CNY | 5.529 | – | – | 5.529 |
| Devisenoptionskontrakte übrige Währungen | 4.087 | 511 | – | 4.598 |
| **Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos** | | | | |
| Zinswährungsswaps | 2.298 | 12.293 | 3.406 | 17.997 |
| **Absicherung des Rohstoffpreisrisikos** | | | | |
| Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Aluminium | 1.263 | 2.535 | – | 3.798 |
| Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Kupfer | 489 | 1.257 | – | 1.746 |
| Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Nickel | 1.021 | 2.564 | 218 | 3.803 |
| Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps übrige | 522 | 126 | – | 648 |

Sowohl durch Gegengeschäfte geschlossene Derivate als auch die Gegengeschäfte sind in dem jeweiligen Nominalvolumen berücksichtigt. Die Gegengeschäfte kompensieren Effekte aus den ursprünglichen Sicherungsgeschäften. Ohne die Berücksichtigung der Gegengeschäfte wäre das jeweilige Nominalvolumen niedriger. Zusätzlich zu den Derivaten, die zur Devisen-, Zins- und Preissicherung eingesetzt werden, bestanden am Bilanzstichtag Optionen und sonstige Derivate auf Eigenkapitalinstrumente im Wesentlichen im Rahmen von Fondsinvestitionen. Das Nominalvolumen mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr betrug 30,3 Mrd. € (Vorjahr: 19,9 Mrd. €). Das Nominalvolumen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr belief sich auf 3,1 Mrd. € (Vorjahr: 4,2 Mrd. €) und betrifft im Wesentlichen Optionen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Europcar.

Ebenfalls im Rahmen von Fondsinvestitionen bestanden Kreditausfallsicherungen mit einem Nominalvolumen in Höhe von 17,4 Mrd. € (Vorjahr: 32,2 Mrd. €).

Aufgrund einer Verringerung von Planzahlen wurden bestehende Cashflow-Hedge Beziehungen mit einem Nominalvolumen von 3,2 Mrd. € (Vorjahr: 5,2 Mrd. €) aufgelöst. Darüber hinaus waren aufgrund interner Risikovorgaben Sicherungsbeziehungen aufzulösen.

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cashflow-Hedges wird korrespondierend zu den in der Tabelle ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet. Im Rahmen von Cashflow-Hedges hat der Volkswagen Konzern zur Absicherung des Zinsrisikos den durchschnittlichen Sicherungszins von 3,33 % erzielt. Darüber hinaus haben sich zur Absicherung des Währungsrisikos für die wesentlichen Währungspaare folgende Sicherungskurse ergeben: 1,15 EUR/USD; 0,88 EUR/GBP; 7,42 EUR/CNY.

Zur Absicherung des Rohstoffpreisrisikos lagen die durchschnittlichen Sicherungskurse für Aluminium bei 2.533,41 USD/t, für Kupfer bei 8.520,09 USD/t und für Nickel bei 19.263,03 USD/t.

Marktwerte der Derivate-Volumina werden anhand der Marktdaten des Bilanzstichtags sowie geeigneter Bewertungsmethoden ermittelt. Folgende Zinsstrukturen wurden der Ermittlung zugrunde gelegt:

| in % | EUR | CAD | CHF | CNY | CZK | GBP | JPY | PLN | SEK | USD |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Zins für sechs Monate | 2,3838 | 3,0150 | 0,2100 | 1,5790 | 3,7917 | 4,5613 | 0,3925 | 5,9282 | 2,5768 | 4,2404 |
| Zins für ein Jahr | 2,1230 | 2,8730 | 0,0500 | 1,4523 | 3,6030 | 4,4566 | 0,5150 | 5,6410 | 2,4234 | 4,1588 |
| Zins für fünf Jahre | 2,0615 | 2,6900 | 0,1700 | 1,4150 | 3,6625 | 4,0488 | 0,7963 | 4,9970 | 2,5050 | 4,0075 |
| Zins für zehn Jahre | 2,2265 | 2,9190 | 0,3775 | 1,5350 | 3,8080 | 4,0712 | 1,0563 | 5,1550 | 2,7150 | 4,0299 |

## 37. Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement des Konzerns stellt sicher, dass die Ziele und Strategien im Interesse der Anteilseigner, seiner Mitarbeitenden und der übrigen Stakeholder erreicht werden können. Insbesondere stehen die Erreichung der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens im Konzernbereich Automobile und die Steigerung der Eigenkapitalrendite im Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Fokus des Managements. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wertzuwachs des Konzerns und seiner Teilbereiche angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugutekommt.

Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, wird die Kapitalrendite (RoI) genutzt.

Die Kapitalrendite zeigt die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Das investierte Vermögen ergibt sich aus den Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen) und der Verminderung dieser Positionen um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und erhaltene Anzahlungen). Das durchschnittliche investierte Vermö-

gen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet. Übersteigt die Kapitalrendite den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, ergibt sich eine Wertsteigerung des investierten Vermögens. Im Konzern wird ein Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen von 9,0 % definiert, der einerseits für die Geschäftseinheiten, andererseits für die einzelnen Produkte und Produktlinien gilt. Strategisch ist der Anspruch verankert, nachhaltig eine Kapitalrendite von über 18,0 % zu erwirtschaften. Die Kapitalrendite dient somit in der operativen und strategischen Steuerung als konsistente Zielvorgabe und zur Messung der Zielerreichung für den Konzernbereich Automobile, die einzelnen Geschäftseinheiten sowie Projekte und Produkte. Für den Konzernbereich Automobile wurde im Berichtsjahr eine Kapitalrendite von 9,7 % erzielt, die über dem Mindestverzinsungsanspruch von 9,0 % liegt.

Aufgrund der Besonderheiten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen steht mit der Eigenkapitalrendite eine besondere Zielgröße im Mittelpunkt der Steuerung, die sich am eingesetzten Eigenkapital orientiert. Zur Ermittlung dieser Kennzahl wird das Ergebnis vor Steuern in Beziehung zum durchschnittlichen Eigenkapital gesetzt. Das durchschnittliche Eigenkapital wird aus dem Stand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres ermittelt. Daneben besteht im Konzernbereich Finanzdienstleistungen das Ziel, die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen, Eigenkapital für das geplante Wachstum der nächsten Geschäftsjahre zu beschaffen sowie das externe Rating durch eine adäquate Eigenkapitalausstattung zu unterstützen. Um die bankenaufsichtsrechtlichen Vorgaben stets einzuhalten, sind für die Volkswagen Financial Services AG sowie für die Volkswagen Bank in das interne Berichtswesen integrierte Planungsverfahren eingerichtet, durch die auf Basis der tatsächlichen und der erwarteten Geschäftsentwicklung laufend der jeweilige Eigenkapitalbedarf ermittelt wird. Hierdurch wurde auch im Berichtsjahr sichergestellt, dass die aufsichtsrechtlichen Mindestkapitalanforderungen sowohl auf Gruppenebene als auch auf Ebene einzelner, besonderer Eigenkapitalanforderungen unterliegender Gesellschaften immer eingehalten wurden.

Die Kapitalrendite im Konzernbereich Automobile sowie die Eigenkapitalrendite und die Eigenkapitalquote im Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind in folgender Tabelle dargestellt:

| Mio. € | 2024 | 2023[2] |
|---|---|---|
| **Konzernbereich Automobile[1]** | | |
| Operatives Ergebnis nach Steuern | 12.591 | 15.218 |
| Investiertes Vermögen (Durchschnitt) | 129.618 | 123.887 |
| **Kapitalrendite (RoI) in %** | **9,7** | **12,3** |
| **Konzernbereich Finanzdienstleistungen** | | |
| Ergebnis vor Steuern | 2.994 | 3.764 |
| Durchschnittliches Eigenkapital | 44.307 | 42.972 |
| **Eigenkapitalrendite vor Steuern in %** | **6,8** | **8,8** |
| **Eigenkapitalquote in %** | **14,4** | **14,8** |

1 Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen und Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen; ohne Berücksichtigung der Ergebnis- und Vermögenseffekte aus der Kaufpreisallokation.
2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8").

## 38. Eventualverbindlichkeiten

| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|---|---|---|
| Verbindlichkeiten aus Bürgschaften | 833 | 548 |
| Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen | 63 | 65 |
| Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten | 8 | 8 |
| Sonstige Eventualverbindlichkeiten | 9.424 | 9.771 |
| | **10.329** | **10.392** |

Bei Verbindlichkeiten aus Bürgschaften verpflichtet sich der Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen, sofern die Garantienehmer ihre Verpflichtungen nicht erfüllen.

Die Sonstigen Eventualverbindlichkeiten umfassen insbesondere mögliche Belastungen aus steuer- und zollrechtlichen Sachverhalten sowie Rechtsstreitigkeiten und Verfahren im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden, Arbeitnehmern und Anlegern. Die im Zusammenhang mit der Dieselthematik bestehenden Eventualverbindlichkeiten betragen dabei insgesamt 4,0 Mrd. € (Vorjahr: 4,0 Mrd. €), wobei 3,8 Mrd. € (Vorjahr: 3,8 Mrd. €) auf Anlegerklagen in Deutschland entfallen. Enthalten sind darüber hinaus bestimmte Umfänge von im Zusammenhang mit der Dieselthematik stehenden Sammel- und Strafverfahren/Ordnungswidrigkeiten, soweit sie bewertbar sind. Ein Teil dieser Verfahren befindet sich noch in einem sehr frühen Stadium, so dass bisher die Anspruchsgrundlagen teilweise durch die Kläger nicht spezifiziert wurden und/oder die Anzahl der Kläger beziehungsweise die geltend gemachten Beträge nicht hinreichend konkret feststehen. Diese Verfahren waren, soweit sie die Definition einer Eventualverbindlichkeit erfüllen, in der Regel mangels Bewertbarkeit nicht anzugeben.

Daneben sind in den Sonstigen Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 0,5 Mrd. € mögliche Belastungen aus Risiken enthalten, die aus Steuerverfahren der brasilianischen Finanzverwaltung gegen Volkswagen Truck & Bus (vormals: MAN Latin America) resultieren.

Die US-Verkehrssicherheitsbehörde NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) hat seit 2016 weitere Ausweitungen der Rückrufe für diverse Modelle unterschiedlicher Hersteller, in denen bestimmte Airbags der Firma Takata verbaut wurden, verkündet. Daneben wurden auch Rückrufe in einzelnen Ländern von den lokalen Behörden gefordert. Von den Rückrufen sind auch Modelle des Volkswagen Konzerns betroffen. Hierfür wurden entsprechende Rückstellungen gebildet. Es kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass es zu weiteren Ausweitungen kommen könnte, die auch Modelle des Volkswagen Konzerns betreffen werden. Weitere Angaben gemäß IAS 37.86 können für den Sachverhalt derzeit aufgrund der noch andauernden technischen Untersuchungen und behördlichen Abstimmungen nicht angegeben werden.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen. Weitere Informationen finden sich in der Angabe „Rechtsstreitigkeiten".

## 39. Rechtsstreitigkeiten

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, sind national und international an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten unter anderem im Zusammenhang mit Produkten oder Dienstleistungen oder im Verhältnis zu Arbeitnehmenden, Behörden, Händlern, Investoren, Kundinnen und Kunden, Lieferanten oder sonstigen Vertragspartnern auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungen wie zum Beispiel Bußgelder sowie andere Verpflichtungen und Folgen ergeben. Insbesondere können erhebliche Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen.

Weltweit sind verschiedene Verfahren anhängig, in denen Kundinnen und Kunden vermeintliche produktbezogene Ansprüche einzeln oder im Wege von Sammelklagen geltend machen. Diese Ansprüche werden regelmäßig mit behaupteten Mängeln an Fahrzeugen – einschließlich der dem Volkswagen Konzern zugelieferten Fahrzeugteile – begründet.

Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen beziehungsweise regulatorischen Anforderungen ergeben. Dies gilt insbesondere auch im Falle von Wertungsspielräumen, bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch Volkswagen und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns stehen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden, unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann auch letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder Typgenehmigungsaspekte bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist grundsätzlich eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall.

Eine vergleichbare Herausforderung ergibt sich aus dem Spannungsverhältnis zwischen divergierenden nationalen beziehungsweise internationalen gesetzlichen oder regulatorischen Vorgaben hinsichtlich der Verpflichtung zur Übermittlung von Informationen oder Dokumenten auf der einen und nationalen beziehungsweise internationalen datenschutzrechtlichen Vorgaben auf der anderen Seite. Um Rechtsverstöße trotz der teils unklaren Rechtslage bestmöglich auszuschließen, wird Volkswagen von externen Kanzleien zu diesen Fragestellungen beraten.

Ferner können Rechtsverfahren aus Forderungen nach umfangreicheren Klimaschutzleistungen oder im Zusammenhang mit angeblich unvollständigen Angaben zu den Auswirkungen des Klimawandels resultieren. Der Volkswagen Konzern begegnet dem Risiko unter anderem durch Zertifizierung seiner selbst gesetzten Dekarbonisierungsziele mittels unabhängiger und international anerkannter Organisationen und durch konsequente Ausrichtung seiner nichtfinanziellen Berichterstattung an gesetzlichen Anforderungen und denen des Kapitalmarkts.

Risiken können sich auch aus Verfahren ergeben, in denen die Verletzung geistiger Eigentumsrechte einschließlich Patente, Marken oder anderer Drittrechte vor allem in Deutschland, vor dem Einheitlichen Patentgericht und in den USA geltend gemacht werden. Sollte der Vorwurf erhoben oder die Feststellung getroffen werden, Volkswagen habe geistige Eigentumsrechte Dritter verletzt, könnte Volkswagen etwa zur Leistung von Schadensersatz, Änderung von Fertigungsverfahren, Umgestaltung von Produkten oder Unterlassung des Vertriebs bestimmter Produkte verpflichtet werden, was Liefer- und Produktionsbeschränkungen oder -unterbrechungen zur Folge haben kann.

Des Weiteren können sich aus kriminellen Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Managementsystem niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für bekannte und entsprechend bewertbare Risiken wurden auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands, soweit erforderlich, angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet beziehungsweise Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Da einige Risiken nicht

oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl wesentliche Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind. Dies gilt beispielsweise hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der Dieselthematik.

Im Rahmen der berichteten Rechtsverfahren genannte Beträge bezeichnen, wenn nicht ausdrücklich anders beschrieben, nur die jeweilige Hauptforderung. Nebenforderungen, wie zum Beispiel etwaige Zinsen und Prozesskosten, werden grundsätzlich nicht berücksichtigt.

## DIESELTHEMATIK

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency – EPA) eine „Notice of Violation" und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid ($NO_x$)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass bei Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden und dieser Motortyp weltweit in rund elf Millionen Fahrzeugen verbaut worden sei. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation" bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Diese Softwarefunktion wurde ab 2006 ohne Wissen der Vorstandsebene entwickelt und implementiert. Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

Auch gibt es keine Erkenntnisse, dass den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen im Nachgang zur Veröffentlichung der Studie des International Council on Clean Transportation im Mai 2014 ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device" als Ursache der hohen $NO_x$-Emissionen bei bestimmten US-Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Typs EA 189 offengelegt wurde. Vielmehr war die Erwartung der für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014, dass die Thematik mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei. Im Laufe des Sommers 2015 wurde für einzelne Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG sukzessive erkennbar, dass die Auffälligkeiten in den USA durch eine Veränderung von Teilen der Motorsteuerungssoftware verursacht wurden, welche später als nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device" identifiziert wurde. Dies mündete in der Offenlegung eines „Defeat Device" durch Volkswagen gegenüber der EPA und dem California Air Resources Board (CARB) – einer Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Volkswagen Konzern (Rückrufkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der verantwortlichen, mit der Sache befassten Personen nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte unter anderem auf der Beratung einer in den USA für Zulassungsfragen beauftragten Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Die am 18. September 2015 erfolgte Veröffentlichung der „Notice of Violation" durch die EPA, die für den Vorstand vor allem zu diesem Zeitpunkt unerwartet kam, ließ die Lage sodann völlig anders erscheinen.

Auch die seinerzeit amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur „Notice of Violation" durch die EPA im November 2015 keine Kenntnis von dem Einsatz einer nach US-amerikanischem Recht unzulässigen „Defeat Device Software" in 3.0 l TDI-Motoren des Typs V6 hatten.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns trägt die Volkswagen AG die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren und die AUDI AG trägt die Entwicklungsverantwortung für die Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren.

Als Folge der Dieselthematik wurden in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet. Zwischenzeitlich ist es Volkswagen gelungen, wesentliche Fortschritte zu erzielen und zahlreiche Verfahren zu beenden. In den USA erzielten die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen Vergleichsvereinbarungen mit verschiedenen Regierungsbehörden sowie mit diversen Privatklägern, die in einer im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation" durch ein sogenanntes Steuerungskomitee (Plaintiffs' Steering Committee) vertreten waren. Bei diesen Vereinbarungen handelt es sich unter anderem um diverse Partial Consent Decrees sowie ein Plea Agreement, mit denen bestimmte zivilrechtliche Ansprüche sowie strafrechtliche Forderungen nach US-amerikanischem Bundesrecht und dem Recht einzelner Bundesstaaten im Zusammenhang mit der Dieselthematik beigelegt wurden. Obwohl Volkswagen fest zur Erfüllung der sich aus diesen Vereinbarungen ergebenden Verpflichtungen entschlossen ist, ist eine Verletzung dieser Verpflichtungen nicht vollständig auszuschließen. Eine etwaige Verletzung könnte nach Maßgabe der Vereinbarungen signifikante Strafen nach sich ziehen sowie gegebenenfalls weitere Geldbußen, strafrechtliche Sanktionen und Unterlassungsverpflichtungen.

Der Volkswagen Konzern stellt weltweit für nahezu alle Dieselfahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Behörden technische Maßnahmen zur Verfügung. Das KBA hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) innerhalb seiner Zuständigkeit festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der $CO_2$-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind.

Anknüpfend an die Untersuchungen der AUDI AG von relevanten Dieselkonzepten auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungspotenziale hat das KBA von der AUDI AG vorgeschlagene Maßnahmen in verschiedenen Rückrufbescheiden zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet. Die AUDI AG geht weiterhin von insgesamt überschaubaren Kosten für das seit Juli 2017 laufende überwiegend softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Seitens der AUDI AG wurden inzwischen für betroffene Aggregate Softwareupdates entwickelt und nach erfolgter Freigabe durch das KBA bereits in einem Großteil der Fahrzeuge der betroffenen Kundinnen und Kunden umgesetzt.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen können sich im Zusammenhang mit der Dieselthematik im Wesentlichen in den folgenden Rechtsgebieten ergeben:

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)

In einigen Ländern sind strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren und/oder Verwaltungsverfahren eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt.

Seit September 2021 verhandelt das Landgericht Braunschweig eine Anklage gegen teilweise auch ehemalige Beschäftigte der Volkswagen AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betruges im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend Motoren des Typs EA 189. Ein Ende des Verfahrens ist bislang nicht absehbar. Das von dem vorstehenden Verfahren abgetrennte Verfahren gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG verband das Landgericht Braunschweig zur gemeinsamen Verhandlung mit dem gegen denselben ehemaligen Vorstandsvorsitzenden geführten, zunächst vorläufig eingestellten Verfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten. Die im dritten Quartal 2024 begonnene Hauptverhandlung wurde nach kurzer Zeit wieder ausgesetzt. Es ist nicht absehbar, wann die Hauptverhandlung erneut beginnen wird. Gegen die Volkswagen AG werden durch die Staatsanwaltschaft Braunschweig im Zusammenhang mit den vorgenannten Verfahren keine Ermittlungen mehr geführt.

Das Landgericht München II hatte im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusam-

menhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Hauptverhandlung vor dem Landgericht München II wurde im Juni 2023 abgeschlossen und der ehemalige Vorstandsvorsitzende der AUDI AG wie auch die weiteren beiden Angeklagten wurden zu Freiheitsstrafen verurteilt, deren Vollstreckung jeweils zur Bewährung ausgesetzt wurde. Als Bewährungsauflagen wurden unter anderem Geldauflagen festgesetzt. Das Urteil ist nicht rechtskräftig. Alle drei Angeklagten legten Revision ein. Die Staatsanwaltschaft legte hinsichtlich des Urteils gegen einen Angeklagten ebenfalls Revision ein.

Im August 2020 erhob die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren. Das für die Entscheidung über die Zulassung der Anklage zuständige Landgericht München II stellte zwischenzeitlich das Verfahren gegen eines der drei angeklagten ehemaligen Vorstandsmitglieder der AUDI AG gegen Auflage endgültig ein. Über die Zulassung der Anklage gegen die beiden anderen ehemaligen Vorstandsmitglieder der AUDI AG entschied das Landgericht München II noch nicht.

Das KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde untersucht zudem fortlaufend Fahrzeugmodelle der Marken Audi, Volkswagen und Porsche auf kritische Funktionen. Sofern das KBA bestimmte Funktionen als unzulässig betrachtet, werden die betroffenen Fahrzeuge im Wege einer angeordneten Maßnahme zurückgerufen oder deren Konformität in einer freiwilligen Serviceaktion wieder hergestellt.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied mit Urteilen aus Juli und November 2022, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine temperaturabhängige Abgasrückführung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschalteinrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang entwickelte der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen" aktiv ist. Das KBA leitete in Bezug auf bestimmte Motoren des Typs EA 896 der ersten und zweiten Generation, die in bestimmten älteren Fahrzeugmodellen eingesetzt wurden, sowie in Bezug auf einzelne Fahrzeugmodelle mit Motoren des Typs EA 189 formelle Verwaltungsverfahren ein. Im Juli und Oktober 2023 erließ das KBA zwei Bescheide gegen die AUDI AG, in denen es feststellte, dass die ursprünglich integrierte Version der Thermofenster in einigen der betroffenen Fahrzeuge das neue verkehrstechnische EuGH-Kriterium nicht erfüllt. Die AUDI AG hat gegen beide Bescheide Widerspruch eingelegt, sodass die Bescheide nicht bestandskräftig sind. Das KBA erließ entsprechende Bescheide im Dezember 2023 gegen die Porsche AG und im Januar 2024 gegen die Volkswagen AG. Die Porsche AG und die Volkswagen AG legten Widerspruch gegen den jeweiligen Bescheid ein. Der Volkswagen Konzern hatte bereits zuvor damit begonnen, Softwareupdates zur Anpassung des Thermofensters an das neue verkehrstechnische Kriterium des EuGH auszurollen, und setzt dies weiter fort.

Das Verwaltungsgericht Schleswig gab Ende Februar 2023 einer Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das KBA erstinstanzlich statt und hob den Freigabebescheid für ein Softwareupdate für bestimmte ältere Modelle des Golf Plus auf, soweit dieser das Thermofenster, die Höhenkorrektur und die Taxischaltung als zulässige Abschalteinrichtungen einstufte. Mit Höhenkorrektur wird eine höhenabhängige Abgasrückführung bezeichnet. Unter Taxischaltung ist eine von der Zeitspanne eines im Leerlauf betriebenen Fahrzeugs abhängige Abgasrückführung zu verstehen. Die Volkswagen AG ist Beigeladene in dem Verfahren. Die Volkswagen AG und das KBA legten Ende April 2023 Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Schleswig ein. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig. Die DUH reichte beim Verwaltungsgericht Schleswig zwei weitere Klagen ein. Die erste Klage richtet sich gegen Freigabebescheide für weitere mit Motoren des Typs EA 189 sowie mit ausgewählten V-TDI-Motoren ausgestattete Fahrzeuge der Marken Audi und Porsche, die zweite Klage richtet sich gegen sämtliche Euro-5 und Euro-6b/c Dieselfahrzeuge des Konzerns. Im ersten Verfahren übertrug das Verwaltungsgericht Schleswig in einem Urteil aus Januar 2024 seine Ausgangsentscheidung vom Februar 2023 auf weitere Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 und hob die Freigabebescheide des KBA für diese Fahrzeuge auf. Gegen das Urteil wurden die Berufung sowie die Sprungrevision zugelassen. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig.

Zudem laufen im Zusammenhang mit der Dieselthematik international weitere Verwaltungsverfahren. Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns kooperieren mit den staatlichen Behörden.

Darüber hinaus können sich Risiken aus möglichen Entscheidungen des EuGH zu der Auslegung der EU-Typgenehmigungsvorschriften ergeben.

Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe aus Straf- und Verwaltungsverfahren am Ende Geldbußen oder sonstige Konsequenzen für das Unternehmen resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung mit nicht über 50 % ein. Für diese Fälle wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurde.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kundinnen und Kunden oder die Geltendmachung von Regressansprüchen von Importeuren und Händlern gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Dabei gibt es neben der Möglichkeit individueller Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen auch unterschiedliche Formen von Sammelverfahren, das heißt der kollektiven oder stellvertretenden Geltendmachung von Individualansprüchen. Des Weiteren besteht in einigen Märkten die Möglichkeit, dass Verbraucher- und/oder Umweltverbände vermeintliche Unterlassungs-, Feststellungs- oder Schadensersatzansprüche geltend machen.

Sammelverfahren von Kundinnen und Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden waren im Berichtsjahr gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Belgien, Brasilien, Deutschland, England und Wales sowie Frankreich, Italien, den Niederlanden und Südafrika anhängig. Mit ihnen wurden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere waren die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Belgien wurde im Dezember 2024 in der Sammelklage der belgischen Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW ein Vergleich zur vollständigen Streitbeilegung geschlossen. Test Aankoop VZW und die Volkswagen AG verpflichteten sich darin, keine Berufung gegen das erstinstanzliche Urteil aus Juli 2023 einzulegen und dieses abzuwickeln. Mit diesem Urteil wurde die Volkswagen AG zur Zahlung von 5 % des Kaufpreises beziehungsweise 5 % der Differenz zwischen Kaufpreis und Wiederverkaufspreis verurteilt, wenn ein Verbraucher ein Fahrzeug mit dem Motortyp EA 189 zwischen dem 1. September 2014 und dem 22. September 2015 erworben hat, er das Softwareupdate nicht aufgespielt hat und relevante Unterlagen zum Nachweis vorlegen kann.

In Brasilien sind zwei verbraucherrechtliche Sammelklagen anhängig. Im ersten Sammelklageverfahren, das sich auf rund 17 Tsd. Amarok-Fahrzeuge bezieht, erging im Mai 2019 ein Berufungsurteil, mit dem die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL reduziert wurde. Im August 2022 wurde die Revision von Volkswagen do Brasil gegen dieses Urteil durch den Superior Court of Justice teilweise zurückgewiesen. Auf das von Volkswagen do Brasil dagegen eingelegte Rechtsmittel hin hob der Superior Court of Justice die eigene Entscheidung vollumfänglich wieder auf. Das Verfahren wurde bezüglich Teilaspekten an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Volkswagen do Brasil hat die Möglichkeit, neues Beweismaterial einzuführen. Das Urteil ist vollstreckbar, aber weiterhin nicht rechtskräftig. In der zweiten Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft, wies der Superior Court of Justice im April 2024 die von der Klägerin eingelegte Revision gegen das Berufungsurteil aus Juni 2023 zurück. Daraufhin legte die Klägerin Ende April 2024 eine einstweilige Beschwerde („interlocutory appeal") gegen diese Entscheidung beim Superior Court of Justice ein.

Die financialright GmbH hatte ursprünglich vor mehreren deutschen Gerichten rund 45 Tsd. an sie abgetretene Ansprüche von Kundinnen und Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gebündelt geltend gemacht. Nach zahlreichen Antrags- und Klagerücknahmen sowie verschiedenen Vergleichen konnten die Verfahren zwischenzeitlich vollständig erledigt werden. Zurückgenommene und erneut geltend gemachte werthaltige Ansprüche wurden ebenfalls überwiegend bereits erledigt; im Übrigen wurden Rückstellungen gebildet.

In England und Wales sowie Schottland wurden Klagen gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group United Kingdom Limited, die Volkswagen Financial Services (UK) Limited und andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Zusammenhang mit verschiedenen anderen Dieselfahrzeugen bei Gericht eingereicht. In England und

Wales wurden die sogenannte „*outline generic particulars of claim*", die einen groben Überblick über die Klagebegründung enthalten, im September 2024 zugestellt. In Schottland wurden ab Oktober 2024 Anträge auf Einleitung einer Sammelklage und Bestellung eines Vertreters förmlich gegenüber der Volkswagen Group United Kingdom Limited, der Volkswagen Financial Services (UK) Limited, der Volkswagen AG, der SEAT S.A. und der Škoda Auto a.s. zugestellt. Die Einzelheiten der Klagen sind jeweils noch ungewiss.

In Frankreich ist eine Sammelklage der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France, die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG anhängig. Es handelt sich um eine Opt-In-Sammelklage, CLCV macht hauptsächlich die Rückabwicklung ohne Nutzungsersatz, hilfsweise Schadensersatz von 20-30 % des Kaufpreises, geltend.

In Italien unterzeichneten die Parteien im Mai 2024 in der Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo zur vollständigen Streitbeilegung einen Vergleich für rund 60 Tsd. Kundinnen und Kunden, die zwischen 2009 und 2015 ein von der Dieselthematik betroffenes Fahrzeug der Marken Volkswagen, Audi, Škoda oder SEAT mit dem Motortyp EA 189 gekauft und sich wirksam zur Sammelklage angemeldet hatten. Beide Seiten verzichteten auf die Einlegung eines Rechtsmittels gegen die im Vorjahr gefällte zweitinstanzliche Entscheidung des Berufungsgerichts Venedig. Das Verfahren ist damit beendet. Für den Vergleich und dessen Abwicklung wurden Rückstellungen in Höhe von rund 50 Mio. € gebildet.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-Out-Mechanismus für bis zu 201 Tsd. Kundinnen und Kunden anhängig. Im Juli 2021 erging ein teilweise stattgebendes erstinstanzliches Feststellungsurteil. Nach Auffassung des Gerichts haben die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften in Bezug auf die ursprüngliche Motorsteuerungssoftware unrechtmäßig gehandelt. Zudem stellte das Gericht fest, dass Verbrauchern gegenüber den beklagten Händlern ein Anspruch auf Minderung des Kaufpreises zusteht. Aus dem Feststellungsurteil resultieren keine konkreten Zahlungsverpflichtungen. Mögliche individuelle Ansprüche müssten im Anschluss in einem separaten Prozess durchgesetzt werden. Die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften legten gegen das Urteil Berufung ein. Darüber hinaus ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher anhängig, die unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189 betrifft. Im März 2022 erließ das Gericht in erster Instanz ein Zwischenurteil und stellte darin fest, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf dieses Verfahren nicht anwendbar sei. Auf die Berufung der DEJF entschied das Berufungsgericht im August 2024 in Abänderung des Zwischenurteils, dass das neue Sammelklageregime auf Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro-6 anwendbar sei. Für Fahrzeuge mit niedrigeren Emissionsklassen (zum Beispiel Euro-5) sei das neue Sammelklageregime dagegen nicht anwendbar. Die Entscheidung ist nicht rechtskräftig.

In Südafrika ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus anhängig, die rund 80 Tsd. Fahrzeuge, unter anderem des Motortyps EA 189, betrifft.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.

In Deutschland sind derzeit rund 10 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig. Der BGH klärte in mehreren Grundsatzurteilen aus den Vorjahren wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren. Einzelheiten zu diesen Entscheidungen finden sich im Kapitel „Rechtsstreitigkeiten" im Geschäftsbericht des Volkswagen Konzerns in dem Geschäftsjahr, in dem das jeweilige Grundsatzurteil entschieden wurde.

In der weit überwiegenden Zahl der Sammelverfahren von Kundinnen und Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden und der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen auf nicht über 50 % eingeschätzt. Für diese Verfahren werden Eventualverbindlichkeiten

angegeben, soweit sie bewertbar und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich einzuschätzen sind. Aufgrund des frühen prozessualen Stadiums lässt sich ein realistisches Belastungsrisiko in einigen Fällen noch nicht beziffern. Darüber hinaus wurden, basierend auf der aktuellen Bewertung, soweit erforderlich Rückstellungen gebildet.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) als Gesamtschuldner, Schadensersatzklagen wegen behaupteter Kursverluste in Folge angeblichen Fehlverhaltens bei der Kapitalmarktkommunikation im Zusammenhang mit der Dieselthematik erhoben.

Fast alle Anlegerklagen sind derzeit beim Landgericht Braunschweig oder beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängig. Im August 2016 beschloss das Landgericht Braunschweig die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die in Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Die gegen die Volkswagen AG in Deutschland anhängigen Anlegerklagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den im Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen im Musterverfahren ist für die anhängigen Klagen verbindlich, soweit sie ausgesetzt wurden. Musterklägerin ist die Deka Investment GmbH. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig begann im September 2018. Das Oberlandesgericht Braunschweig nahm in mehreren Hinweisbeschlüssen zu einigen grundsätzlichen Rechtsfragen der Auseinandersetzung Stellung. Im Juli 2023 erließ das Oberlandesgericht Braunschweig einen Beweisbeschluss und ordnete die Vernehmung zahlreicher Personen sowie die Vorlage und Beiziehung von Urkunden an. Die angeordnete Beweiserhebung konzentriert sich zunächst auf die Frage der, nach dem Erkenntnisstand der Volkswagen AG fehlenden, Kenntnis des Konzernvorstands, einzelner Konzernvorstandsmitglieder und/oder einzelner Mitglieder der Ad-hoc-Clearingstelle der Volkswagen AG (nach Auffassung des Senats die ad-hoc-verantwortlichen Personen) über den Einbau von nach US-Recht unzulässigen Abschalteinrichtungen in Fahrzeugen der Volkswagen AG sowie die Vorstellungen dieses Personenkreises über etwaige Kursauswirkungen der ihnen jeweils vorliegenden Informationen. Teilweise trägt die Volkswagen AG die Beweislast. Die Vernehmungen begannen im September 2023 und werden auch im Jahr 2025 fortgesetzt. Mehrere Zeugen machten ein Zeugnisverweigerungsrecht geltend. In einigen Fällen (keine ad-hoc-verantwortlichen Personen) bejahte das Oberlandesgericht Braunschweig ein umfassendes Zeugnisverweigerungsrecht. In anderen Fällen wurde die Entscheidung mit Verweis auf laufende strafrechtliche Ermittlungen gegen diese Personen verschoben. Seit Mitte September 2023 sagte eine Vielzahl von Zeugen aus. Bislang bekundete keiner der vernommenen Zeugen, dass Vorstandsmitglieder oder Ad-hoc-Verantwortliche der Volkswagen AG vor dem 18. September 2015 Kenntnis von einer nach Auffassung der Volkswagen AG kursrelevanten Information im Zusammenhang mit der Dieselthematik hatten. Das Oberlandesgericht Braunschweig wird gemäß § 286 Zivilprozessordnung nach dem gesamten Inhalt der Verhandlungen und dem Ergebnis der Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden haben.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, anhängig. Am Oberlandesgericht Stuttgart war ein weiteres Kapitalanleger-Musterverfahren gegen die Porsche SE anhängig, an dem die Volkswagen AG als Nebenintervenientin beteiligt ist. Zur Musterklägerin war das Wolverhampton City Council, Administrating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund bestimmt worden. Das Oberlandesgericht Stuttgart erließ Ende März 2023 einen Musterentscheid. Auf Basis der im Musterentscheid getroffenen Feststellungen und des gegenwärtigen Stands des Prozessinhalts in den Ausgangsverfahren wären im Ergebnis alle ausgesetzten Anlegerklagen gegen die Porsche SE abzuweisen. Der Musterentscheid ist nicht rechtskräftig. Gegen den Musterentscheid legten die Musterklägerin,

mehrere Beigeladene und die Porsche SE Rechtsbeschwerde zum BGH ein. Die Volkswagen AG trat der Rechtsbeschwerde der Porsche SE als Streithelferin bei.

Die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik weltweit (exklusive USA/Kanada) geltend gemachten Ansprüche in Form von Anlegerklagen, gerichtlichen Mahn- und Güteanträgen sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG reduzierten sich im Berichtsjahr infolge von Klagerücknahmen und rechtskräftigen Klageabweisungen auf circa 8,7 Mrd. €. Damit wurden seit Beginn der Verfahren Anlegerklagen in Höhe von über 1 Mrd. € zurückgenommen oder rechtskräftig abgewiesen. Die Volkswagen AG ist unverändert der Auffassung, ihre kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden, wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben.

4. Verfahren in den USA/Kanada

In den USA und Kanada sind die in den „Notices of Violation" der EPA beschriebenen Vorgänge weiterhin Gegenstand von Klagen und Auskunftsersuchen verschiedener Art, die insbesondere von Kundinnen und Kunden, Investoren sowie verschiedenen Behörden in den USA und Kanada gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gerichtet sind.

Im November 2023 erzielte Volkswagen eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der umweltrechtlichen Klagen des Attorney General des US-Bundesstaates Texas und einiger Kommunen in Texas gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen. Nachdem das Gericht den Vergleich genehmigt hatte, wurde er im Januar 2024 rechtskräftig.

Im März 2019 reichte die US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission – SEC) unter anderem gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America Finance, LLC (VWGoAF) sowie die VW Credit, Inc. eine Klage ein, in der Ansprüche nach US-Bundeswertpapierrecht unter anderem aufgrund vermeintlich unrichtiger und unvollständiger Angaben im Zusammenhang mit dem Angebot und Verkauf bestimmter Anleihen und Asset Backed Securities geltend gemacht werden. Im August 2020 wies das US District Court des Northern District von Kalifornien unter anderem sämtliche im Zusammenhang mit Asset Backed Securities geltend gemachten Forderungen gegen die VW Credit, Inc. ab. Im September 2020 reichte die SEC eine überarbeitete Klageschrift ein, in der neben weiteren Änderungen die abgewiesenen Forderungen nicht mehr enthalten waren. Im März 2024 erklärte die VWGoAF gegenüber der SEC, ohne dabei die Behauptungen der SEC aus der im September 2020 eingereichten geänderten Klage zuzugeben oder zu bestreiten, ihre Zustimmung zu einem abschließenden gerichtlichen Urteil, das unter anderem eine Zahlung in Höhe von rund 49 Mio. USD vorsieht. Nachfolgend reichten die SEC und die VWGoAF beim US District Court des Northern District von Kalifornien einen Antrag auf Erlass eines abschließenden Urteils hinsichtlich der VWGoAF ein, das die von der SEC geltend gemachten Ansprüche gegen die VWGoAF vollständig erledigt. Im April 2024 gab das Gericht diesem Antrag statt und erließ ein abschließendes Urteil in Bezug auf die VWGoAF. Alle gegen die Volkswagen AG und einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG geltend gemachten Ansprüche wies das Gericht rechtskräftig ab. Dementsprechend sind die von der SEC gegen alle Beklagten in diesem Verfahren geltend gemachten Ansprüche vollständig erledigt.

5. Sonderprüfung

Mit Beschluss aus November 2017 ordnete das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG an. Der Sonderprüfer sollte prüfen, ob die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik seit dem 22. Juni 2006 ihre Pflichten verletzt haben und der Volkswagen AG hieraus ein Schaden entstanden ist. Die Volkswagen AG hatte gegen diese ursprünglich formal rechtskräftige Entscheidung Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Auch gegen die weitere, ursprünglich ebenfalls formal rechtskräftige Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle, einen anderen als den zunächst bestellten Sonderprüfer zu bestellen, hatte die Volkswagen AG Verfassungsbeschwerde erhoben. Nachdem das Bundesverfassungsgericht mit im November 2022 bekanntgegebenen Beschlüssen den beiden Verfassungsbeschwerden stattgegeben und die Verfahren an das Oberlandesgericht Celle

zurückverwiesen hatte, wies dieses den Antrag auf Bestellung eines Sonderprüfers mit Beschluss aus November 2024 sowie den Antrag der Antragsteller im auf den Austausch des Sonderprüfers gerichteten Verfahren mit Beschluss aus Dezember 2024 zurück. Die Antragsteller erhoben gegen beide Entscheidungen jeweils Rechtsbeschwerde beim BGH. Daneben hatte die Volkswagen AG beim Landgericht Braunschweig eine Unterlassungsklage gegen den Sonderprüfer mit dem Antrag erhoben, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat. Das Landgericht Braunschweig wies die Unterlassungsklage im Sommer 2022 ab, die Volkswagen AG legte daraufhin Berufung beim Oberlandesgericht Braunschweig ein.

Beim Landgericht Hannover wurde ein zweiter Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG gestellt, der ebenfalls auf die Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieselthematik gerichtet ist. Dieses Verfahren wurde wieder aufgenommen, nachdem es zunächst bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren ruhend gestellt war.

6. Bewertung der Risiken aus der Dieselthematik

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2024 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag von rund 0,6 Mrd. € (Vorjahr: 0,9 Mrd. €). Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,0 Mrd. € (Vorjahr: 4,0 Mrd. €) im Anhang angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,8 Mrd. € (Vorjahr: 3,8 Mrd. €). Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- beziehungsweise Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die gebildeten Rückstellungen möglicherweise angepasst werden müssen.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

### WEITERE WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) hat im Jahr 2011 eine Schadensersatzklage gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE wegen vermeintlicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Publizitätsvorschriften im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche SE im Jahr 2008 erhoben. Eingeklagt waren zuletzt, aus angeblich abgetretenem Recht, circa 2,26 Mrd. €. Ende September 2022 hat der 1. Kartellsenat des Oberlandesgerichts Celle in einem Musterverfahrensentscheid sämtliche von den Klägern beantragten Feststellungsziele zurückgewiesen oder für gegenstandslos erklärt. Damit wurde den Musterbeklagten vollumfänglich Recht gegeben. Gegen den Musterverfahrensentscheid gingen zwei Rechtsbeschwerden ein, von denen sich eine auch gegen die Volkswagen AG richtet.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen Volkswagen Truck & Bus (vormals: MAN Latin America) ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für Volkswagen Truck & Bus geht. Im Dezember 2017 erging im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für Volkswagen Truck & Bus negatives Urteil. Gegen dieses Urteil erhob Volkswagen Truck & Bus vor dem regulären Gericht in 2018 Klage. In 2024 erfolgten wesentliche Reduktionen der Strafen durch eine neue Gesetzgebung. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der gegebenenfalls nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für Volkswagen Truck & Bus positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 3,1 Mrd. BRL für den streitgegenständlichen Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben, das im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten angegeben wurde.

Die indischen Zollbehörden haben Untersuchungen zur Frage der Anwendung von lokalen Zollsätzen bei ŠKODA AUTO Volkswagen India Private Limited eingeleitet und eine „Show Cause Notice" erlassen. Eine finale Entscheidung durch die indischen Behörden ist noch nicht erfolgt. Aufgrund des frühen zeitlichen Stadiums der Untersuchungen und der sich daraus ergebenden unsicheren Informationslage lassen sich diesbezügliche Risiken jedoch nicht abschließend quantifizieren.

Nachdem Volkswagen do Brasil in Brasilien erfolgreich gegen eine von der brasilianischen Bundesregierung vorgenommene und verfassungsgerichtlich für unzulässig erachtete Doppelbesteuerung von Fahrzeugen geklagt hatte, erstattete der Staat Brasilien Volkswagen do Brasil den überzahlten Betrag. Im Dezember 2023 verklagten unter anderem der brasilianische Händlerverband Associação Brasileira Dos Distribuidores Volkswagen (Assobrav) und einzelne Händler Volkswagen do Brasil mit der Begründung, dass die Händler mindestens teilweise Anspruch auf den erstatteten Betrag hätten. Es sind acht Klagen anhängig. Die Klage von Assobrav ist mit einem vorläufig geschätzten Streitwert von etwa 2,4 Mrd. BRL betragsmäßig mit Abstand die größte der Klagen. Im Januar 2024 wies das Gericht die Klage des Händlerverbands in vollem Umfang ab. Assobrav legte daraufhin Rechtsmittel gegen die Klageabweisung ein, das Urteil ist nicht rechtskräftig.

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen. Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Das Gericht der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) lehnte die von Scania in diesem Zusammenhang eingelegten Rechtsmittel in einem Urteil im Februar 2022 vollinhaltlich ab. Im Februar 2024 wies der EuGH das von Scania im April 2022 gegen dieses Urteil eingelegte Rechtsmittel in vollem Umfang letztinstanzlich zurück. Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Für einen Großteil der genannten Rechtsstreitigkeiten wurden keine Rückstellungen gebildet, da nicht von einer abschließenden, letztinstanzlichen Verurteilung auf Zahlung von Schadensersatz aus-

gegangen wird. Für diejenigen Verfahren, in denen infolge einer Neubewertung der Risiken mehr für eine abschließende, letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, spricht als dagegen, wurden Rückstellungen in Höhe von 162 Mio. € gebildet.

Im Juli 2021 hatte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt. Volkswagen verzichtete auf die Einlegung von Rechtsmitteln, sodass die Entscheidung 2021 rechtskräftig geworden ist. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkte sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kundinnen und Kunden wurden den Herstellern nicht vorgeworfen. Im Nachgang zur Bußgeldentscheidung der Europäischen Kommission aus Juli 2021 wurden im Vereinigten Königreich ab Ende 2021 mehrere Sammelklagen unter anderem gegen die Volkswagen AG eingereicht. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten ausgewiesen, da eine realistische Risikoeinschätzung im aktuellen Verfahrensstadium nicht möglich ist. Die koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC hatte mögliche Verstöße auf der Grundlage des EU-Sachverhalts analysiert und gab im April 2023 ihre Bußgeldentscheidung bekannt. Gegen die Volkswagen AG wurde kein Bußgeld verhängt und die Porsche AG ist nicht von der Entscheidung betroffen. Gegen die AUDI AG wurde ein Bußgeld von umgerechnet knapp 3 Mio. € verhängt. Die AUDI AG und die Volkswagen AG legten vor dem zuständigen Gericht in Seoul/Korea Rechtsmittel gegen die Entscheidung ein. Die türkische Wettbewerbsbehörde, die ähnliche Sachverhalte untersucht hatte, erließ im Januar 2022 ihre finale Entscheidung und stellte fest, dass angebliche wettbewerbswidrige Verhaltensweisen vorliegen, die sich aber nicht auf die Türkei ausgewirkt haben, weshalb von der Verhängung von Bußgeldern gegen die deutschen Automobilhersteller abgesehen wurde. Eine rechtskräftige Entscheidungsbegründung liegt noch nicht vor. Die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG legten Rechtsmittel ein. Die chinesische Wettbewerbsbehörde eröffnete wegen vergleichbaren Sachverhalten Verfahren unter anderem gegen die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG und erließ Auskunftsersuchen. Im Juli 2024 eröffnete die brasilianische Wettbewerbsbehörde Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) ein Verfahren unter anderem gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Porsche AG ebenso auf der Grundlage vergleichbarer Sachverhalte.

Die Europäische Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) durchsuchten im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche beziehungsweise stellten förmliche Auskunftsverlangen zu. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles" (ELV) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten (recyclates, recyclability, recovery) erfolgen. Die untersuchte Zuwiderhandlung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG beantwortet die Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission. Auch die chinesische Wettbewerbsbehörde stellte der Volkswagen AG im Juni 2024 in dieser Angelegenheit ein Auskunftsersuchen zu. Zudem durchsuchte die koreanische Wettbewerbsbehörde die Volkswagen Group Korea in demselben Zusammenhang. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA. Zudem richtete die CMA in dieser Angelegenheit Auskunftsverlangen an die Volkswagen AG. Die Volkswagen AG reichte gegen die Auskunftsersuchen der CMA im Juli 2022 Klage (judical review) ein, weil die CMA nach Auffassung der Volkswagen AG mit den Auskunftsersuchen insbesondere ihre Kompetenzen überschreitet. Dieser Klage gab das Gericht im Februar 2023 statt. Nachdem die CMA im April 2023 Rechtsmittel gegen das Urteil eingelegt hatte,

entschied das Berufungsgericht im Januar 2024 zugunsten der CMA. Die Volkswagen AG legte gegen diese Entscheidung Rechtsmittel beim Supreme Court ein. Parallel prüft die Volkswagen AG unverändert Möglichkeiten einer verhältnismäßigen Kooperation mit der CMA.

Die brasilianische Wettbewerbsbehörde CADE leitete im Oktober 2024 ein Verfahren gegen zahlreiche Unternehmen wegen des Vorwurfs eines kartellrechtlich unzulässigen Austauschs von Informationen im Personalbereich (Human Resources) ein. Im Volkswagen Konzern ist Volkswagen do Brasil Verfahrensbeteiligte.

Darüber hinaus leiteten wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen ein. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen; eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

In dem von Greenpeace begleiteten Verfahren in Braunschweig wies das Oberlandesgericht Braunschweig im Juni 2024 die Berufung der Kläger zurück und bestätigte die im Februar 2023 erfolgte Abweisung der Klage durch das Landgericht Braunschweig. Die Kläger hatten in der im November 2021 erhobenen Klage beantragt, die Volkswagen AG dazu zu verpflichten, unter anderem stufenweise die Produktion und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu reduzieren und bis 2029 komplett einzustellen sowie Treibhausgasemissionen aus Entwicklung, Produktion und Vertrieb (einschließlich der Nutzung der Fahrzeuge durch Dritte) zu reduzieren. Zusätzlich sollte Volkswagen so Einfluss auf Konzernunternehmen, Beteiligungen und Joint Ventures ausüben, dass diese Forderungen auch von diesen erfüllt werden. Die Entscheidung des Berufungsgerichts aus Juni 2024 ist rechtskräftig und das Klageverfahren in Braunschweig damit beendet. Eine weitere Klage gegen die Volkswagen AG mit ähnlichen Klageanträgen und einer weitgehend deckungsgleichen Begründung wurde zudem von einem Biolandwirt, ebenfalls unterstützt durch Greenpeace, beim Landgericht Detmold erhoben. Das Landgericht Detmold wies diese Klage im Februar 2023 ebenfalls als unbegründet ab. Dagegen legten die Kläger im April 2023 Berufung beim Oberlandesgericht Hamm ein.

In Russland hatte Automobile Plant GAZ LLC (GAZ) in 2023 zunächst unter anderem gegenüber der Volkswagen AG angebliche Schadensersatzforderungen in Höhe von insgesamt rund 44 Mrd. RUB geltend gemacht. In Erfüllung eines vom Gericht bestätigten Vergleichs nahm GAZ in einem Klageverfahren die Klage zurück und beendete das Verfahren damit. Im verbliebenen Klageverfahren über angebliche Forderungen in Höhe von rund 28,5 Mrd. RUB verurteilte das Gericht der ersten Instanz die Volkswagen AG im Juli 2024 zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von rund 16,9 Mrd. RUB. Auf die von der Volkswagen AG eingelegte Berufung bestätigte das Berufungsgericht im Dezember 2024 das erstinstanzliche Urteil. Die Volkswagen AG legte hiergegen Rechtsmittel ein und wird sich weiter umfassend verteidigen.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

## 40. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

| Mio. € | FÄLLIG 2025 | FÄLLIG 2026 - 2029 | FÄLLIG ab 2030 | GESAMT 31.12.2024 |
|---|---|---|---|---|
| Bestellobligo für | | | | |
| Sachanlagen | 9.424 | 2.557 | 1 | 11.982 |
| Immaterielle Vermögenswerte | 804 | 158 | 1 | 963 |
| Investment Property | 42 | – | – | 42 |
| | | | | |
| Verpflichtungen aus zugesagten Darlehensvergaben und unwiderruflichen Kreditzusagen | 12.790 | 1.170 | 32 | 13.992 |
| Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen | 599 | 264 | 22 | 885 |
| | | | | |
| Übrige finanzielle Verpflichtungen | 9.471 | 6.082 | 1.232 | 16.785 |
| | **33.130** | **10.232** | **1.287** | **44.650** |

| Mio. € | FÄLLIG 2024 | FÄLLIG 2025 - 2028 | FÄLLIG ab 2029 | GESAMT 31.12.2023 |
|---|---|---|---|---|
| Bestellobligo für | | | | |
| Sachanlagen | 9.932 | 1.750 | 4 | 11.686 |
| Immaterielle Vermögenswerte | 1.117 | 117 | 1 | 1.235 |
| Investment Property | 13 | – | – | 13 |
| | | | | |
| Verpflichtungen aus zugesagten Darlehensvergaben und unwiderruflichen Kreditzusagen | 11.267 | 152 | 24 | 11.443 |
| Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen | 502 | 295 | 186 | 983 |
| | | | | |
| Übrige finanzielle Verpflichtungen | 6.816 | 4.782 | 1.282 | 12.880 |
| | **29.648** | **7.097** | **1.497** | **38.241** |

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 6,5 Mrd. € erhöht und belaufen sich zum 31. Dezember 2024 auf 44,7 Mrd. €. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem Rivian Equity Investment, der Erhöhung der Verpflichtung aus unwiderruflichen Kreditzusagen im Konzernbereich Finanzdienstleistungen sowie aus Bestellobligos für Sachanlagen und Dienstleistungen.

Neben den in der Tabelle aufgeführten Sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen darüber hinaus Bestellobligos für Vorräte mit einer kurzen Umschlagsdauer, die im Wesentlichen aus dem Kooperations-Rahmenvertrag mit der Ford Motor Company über die gemeinsame Entwicklung von Transportern und mittelgroßen Pick-ups für den globalen Markt hervorgehen. Des Weiteren bestehen langfristige Abnahmeverpflichtungen aus Batteriebeschaffungsverträgen.

## 41. Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers

Die Volkswagen AG ist nach deutschem Handelsrecht verpflichtet, das für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers, EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, anzugeben.

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Abschlussprüfungsleistungen | 30 | 35 |
| Andere Bestätigungsleistungen | 4 | 2 |
| Steuerberatungsleistungen | – | – |
| Sonstige Leistungen | 1 | 1 |
| | **35** | **38** |

Die Abschlussprüfungsleistungen entfielen im Wesentlichen auf die Prüfung des Konzernabschlusses der Volkswagen AG und von Jahresabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften sowie auf unterjährige Reviews des Zwischenkonzernabschlusses der Volkswagen AG und von Zwischenabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften. Andere Bestätigungsleistungen umfassten im Wesentlichen gesetzlich und nicht gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen sowie nicht gesetzlich vorgeschriebene Bestätigungsleistungen.

## 42. Personalaufwand

| Mio. € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Löhne und Gehälter | 40.009 | 40.642 |
| Soziale Abgaben | 7.406 | 7.041 |
| Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung | 2.371 | 2.072 |
| | **49.786** | **49.755** |

## 43. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeitende

| | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Leistungslöhner | 257.511 | 261.731 |
| Indirekter Bereich | 340.790 | 330.284 |
| | **598.301** | **592.016** |
| davon Mitarbeitende in passiver Phase der Altersteilzeit | 13.845 | 12.358 |
| | | |
| Auszubildende | 16.222 | 15.803 |
| | **614.523** | **607.818** |
| Mitarbeitende der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen | 68.201 | 71.007 |
| | **682.724** | **678.825** |

## 44. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem 31. Dezember 2024 hat es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gegeben.

## 45. Vergütung auf Basis von Performance Shares

Ausgewählten Begünstigten innerhalb des Konzerns werden Vergütungen auf Basis von Performance-Share-Plänen gewährt. Die Ausgestaltung der Pläne variiert zwischen den gewährenden Konzerngesellschaften beziehungsweise deren Referenzaktien sowie den Hierarchieebenen der Begünstigten.

### Performance-Share-Pläne auf Basis der Volkswagen Vorzugsaktie

Auf Basis der Volkswagen Vorzugsaktie werden dem Vorstand, dem Top-Management sowie dem Management und ausgewählten Teilnehmenden unterhalb des Managements im Wesentlichen funktionsgleiche Performance-Share-Pläne gewährt, die vollständig durch Barausgleich seitens der Volkswagen AG oder der gewährenden Konzerngesellschaft erfüllt werden.

#### VORSTAND UND TOP-MANAGEMENT-KREIS

Jede Performance-Periode des Performance-Share-Plans für die Mitglieder des Konzernvorstands hat eine vierjährige Laufzeit. Zum Zeitpunkt der Gewährung wird der jährliche Zielbetrag aus dem LTI auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses der Volkswagen Vorzugsaktie in Performance Shares umgerechnet und den Begünstigten als reine Rechengröße zugeteilt. Entsprechend dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie erfolgt die Festschreibung der Anzahl der Performance Shares auf Basis einer vierjährigen, zukunftsgerichteten Performance-Periode. Nach Ablauf der Performance-Periode findet ein Barausgleich statt. Der Auszahlungsbetrag entspricht der Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem Schluss-Referenzkurs am Laufzeitende zuzüglich eines Dividendenäquivalents. Für Vorstandsmitglieder ist der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan auf 200 % (ab 2023 auf 250 %) des Zielbetrags begrenzt. Zugleich gelten Malus- und Clawback-Regelungen: Bei relevantem Fehlverhalten während des Bemessungszeitraums können Zahlungen aus dem Performance-Share-Plan gekürzt oder zurückgefordert werden. Weitere Informationen zur Ausgestaltung und Zielsetzung des Performance-Share-Plans für Mitglieder des Konzernvorstands finden sich im Vergütungsbericht.

Die Performance-Periode für die Begünstigten des Top-Managements erstreckt sich auf drei Jahre und der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan ist auf 200 % des Zielbetrags begrenzt.

| | | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
|---|---|---|---|
| Gesamtaufwand der Periode | Mio. € | 54 | 144 |
| Gesamtbuchwert der Verpflichtung | Mio. € | 259 | 254 |
| Innerer Wert der Schulden | Mio. € | 100 | 145 |
| Beizulegender Zeitwert im Gewährungszeitpunkt | Mio. € | 117 | 110 |
| Anzahl der gewährten Performance Shares | Stück | 2.706.206 | 2.362.443 |
| davon in der Berichtsperiode gewährt | Stück | 1.096.012 | 943.003 |

#### MITGLIEDER DES MANAGEMENTS UND AUSGEWÄHLTE TEILNEHMENDE UNTERHALB DES MANAGEMENTS

Der Auszahlungsbetrag für Mitglieder des Managements und ausgewählte Teilnehmende unterhalb des Managements wird bestimmt, indem der Zielbetrag mit dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie und dem Verhältnis zwischen Schluss-Referenzkurs am Laufzeitende zuzüglich eines Dividendenäquivalents und Anfangs-Referenzkurses multipliziert wird. Die Zielerreichung wird auf Basis einer dreijährigen Performance-Periode mit einjährigem Zukunftsbezug ermittelt.

Im Geschäftsjahr wurden den begünstigten Mitgliedern des Managements und ausgewählten Teilnehmenden unterhalb des Managements ein Zielbetrag, dem eine Zielerreichung von 100 % zugrunde liegt, in Höhe von 623 Mio. € (Vorjahr: 714 Mio. €) zugeteilt. Zum 31. Dezember 2024 betrug der Gesamtbuchwert der Verpflichtung, der dem inneren Wert der Schulden entsprach, 565 Mio. € (Vorjahr: 986 Mio. €). In der Berichtsperiode wurde für diese Zuteilung ein Gesamtaufwand in Höhe von 576 Mio. € (Vorjahr: 998 Mio. €) erfasst.

## Andere Performance-Share-Pläne

Darüber hinaus geben Konzerngesellschaften eigene Performance-Share-Pläne aus, die sich im Wesentlichen an den Performance-Share-Plänen der Volkswagen AG orientieren.

Bei den Performance-Share-Plänen der Porsche AG wird abweichend der Grad der Zielerreichung auf Basis des jährlichen Ergebnisses und der Kursentwicklung der Porsche Vorzugsaktie bestimmt. Für die Vorstandsmitglieder und das Top-Management wird der Performance-Share-Plan jeweils mit zukunftsbezogener vierjähriger Laufzeit gewährt. Für die Mitglieder des Managements wird der Performance-Share-Plan grundsätzlich mit vierjähriger Laufzeit und einjährigem Zukunftsbezug gewährt.

Bei den Performance-Share-Plänen der TRATON Group wird der Grad der Zielerreichung auf Basis des jährlichen Ergebnisses und der Kursentwicklung der TRATON Aktie bestimmt. Für die Vorstandsmitglieder, Vorstände der Marken der TRATON Group, die nicht dem aktienrechtlichen Vorstand der TRATON SE angehören, und Mitglieder des Managements bei International Motors werden Performance-Share-Pläne mit zukunftsbezogener drei- beziehungsweise vierjähriger Laufzeit gewährt. Für die Mitglieder des Managements und ausgewählte Teilnehmende unterhalb des Managements der TRATON Group wird ein Performance-Share-Plan grundsätzlich mit vierjähriger Laufzeit und einjährigem Zukunftsbezug gewährt.

Zum 31. Dezember 2024 betrug der aus diesen Plänen resultierende Gesamtbuchwert der Verpflichtung 160 Mio. € (Vorjahr: 131 Mio. €) und der innere Wert der Schulden 89 Mio. € (Vorjahr: 92 Mio. €). In der Berichtsperiode wurde ein Gesamtaufwand in Höhe von 115 Mio. € (Vorjahr: 119 Mio. €) erfasst.

## 46. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24

Als nahestehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 gelten natürliche Personen und Unternehmen, die von der Volkswagen AG beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die Volkswagen AG ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahestehenden Partei der Volkswagen AG stehen.

Alle Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Personen und Unternehmen werden regelmäßig zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Zum Bilanzstichtag hielt die Porsche SE die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entsendungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche SE über die Hauptversammlung nicht alle Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Volkswagen AG wählen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Porsche SE hat aber die Möglichkeit, an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken und gilt damit als nahestehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24.

Das Land Niedersachsen und die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH, Hannover, verfügen gemäß Mitteilung vom 2. Januar 2025 am 31. Dezember 2024 über 20,00 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Darüber hinaus wurde – wie oben dargestellt – von der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 beschlossen, dass das Land Niedersachsen zwei Mitglieder des Aufsichtsrates bestellen darf (Entsendungsrecht).

### Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE

Die Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG am 1. August 2012 wirkt sich wie folgt auf die bereits vor Einbringung bestehenden, im Zuge der Grundlagenvereinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge, geschlossenen Vereinbarungen zwischen der Porsche SE, der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns aus:

- Unverändert gilt, dass die Volkswagen AG die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt hat, nachdem die Porsche SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich zudem verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.

Bezüglich der bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen 50,1 % der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH hatten sich die Porsche SE und die Volkswagen AG im Rahmen der Grundlagenvereinbarung wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) hatten sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen nachgelagerten Handlungen sich in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH ergebende steuerliche Belastungen (z.B. aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Hätten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, hätte sich im Falle der Ausübung der Put-Option durch die Porsche SE der für die Übertragung des verbleibenden 50,1 %igen Anteils an der Porsche Holding Stuttgart GmbH von der Volkswagen AG zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile erhöht. Diese Regelung wurde im Rahmen des Einbringungsvertrags dahingehend übernommen, dass die Porsche SE in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile aus einer infolge der Einbringung entstehenden Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG hat. Im Rahmen der Einbringung wurde zudem vereinbart, dass die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH sowie deren Tochterunternehmen von Steuern freistellt, sofern es durch von der Porsche SE vorgenommene oder unterlassene Maßnahmen bei oder nach Umsetzung der Einbringung zu einer Nachversteuerung 2012 bei diesen Gesellschaften kommen sollte. Auch in diesem Fall hat die Porsche SE einen

Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile, die sich bei einem derartigen Vorgang auf Ebene der Volkswagen AG oder einem ihrer Tochterunternehmen ergeben.

Im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden weitere Verträge geschlossen und Erklärungen abgegeben, dazu zählen im Wesentlichen:

- Die Porsche SE stellt ihre im Rahmen der Betriebseinbringung eingebrachten Tochterunternehmen sowie die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG und deren Tochterunternehmen von bestimmten Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierten Verpflichtungen hinausgehen.
- Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG und deren Tochterunternehmen hälftig von Steuern (außer Ertragsteuern) frei, die auf deren Ebene im Zusammenhang mit der Einbringung entstehen und die bei Ausübung der Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei der Gesellschaft anfallenden Steuern frei.
- Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.
- Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG und dem Stammaktienverkauf an die Porsche SE auf eine maßgebliche Teilhabe von Vertretern der Porsche SE im Aufsichtsrat der Porsche AG geeinigt. Letztentscheidungsrechte der von Volkswagen bestimmten Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat im Hinblick auf die Lenkung der maßgeblichen Tätigkeiten im Sinne des IFRS 10 bei der Porsche AG stellen eine Beherrschung durch die Volkswagen AG weiterhin sicher.

Im Rahmen des Aktienkaufvertrags übernahm die Volkswagen AG als Garantiegeberin mehrere Garantien gegenüber der Porsche SE, die die Porsche SE im Wesentlichen so stellen wie die Erwerber der Vorzugsaktien im Rahmen des Börsengangs. Darüber hinaus übernimmt die Volkswagen AG wenige weitere marktübliche und überwiegend auf die positive Kenntnis der Volkswagen AG begrenzte Garantien. Die Veräußerung von Stammaktien aus dem Börsengang der Porsche AG durch die Porsche SE unterliegt bis zum Jahr 2027 Beschränkungen.

Im Zuge des Börsengangs der Porsche AG und des Stammaktienverkaufs an die Porsche SE im Geschäftsjahr 2022 haben die Porsche SE und die Volkswagen AG unter anderem auch eine „Ablauf- und Anpassungsvereinbarung sowie Vereinbarung zur Anpassung der Grundlagenvereinbarung" abgeschlossen. Diese führte unter anderem zur Anpassung der in der Grundlagenvereinbarung enthaltenen Regelungen zur Organbesetzung der Porsche AG.

## Weitere Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24

Die folgenden Tabellen zeigen das Lieferungs- und Leistungsvolumen sowie ausstehende Forderungen und Verpflichtungen zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns und nahestehenden Personen und Unternehmen:

| | ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN | | EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN | |
|---|---|---|---|---|
| Mio. € | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen | 4 | 4 | 0 | 0 |
| Aufsichtsräte | 3 | 2 | 5 | 4 |
| Vorstandsmitglieder | 0 | 1 | 0 | 0 |
| Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften | 1.065 | 1.401 | 2.168 | 2.138 |
| Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen | 18.606 | 17.355 | 1.447 | 1.573 |
| Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen | 425 | 422 | 2.897 | 3.086 |
| Versorgungspläne | 2 | 2 | 3 | 3 |
| Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen | 4 | 10 | 5 | 4 |

| | FORDERUNGEN GEGEN | | VERBINDLICHKEITEN (EINSCHLIESSLICH VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER | |
|---|---|---|---|---|
| Mio. € | 31.12.2024 | 31.12.2023 | 31.12.2024 | 31.12.2023 |
| Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen | 0 | 0 | 2 | 0 |
| Aufsichtsräte | 0 | 0 | 123 | 187 |
| Vorstandsmitglieder | 0 | 0 | 79 | 66 |
| Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften | 2.575 | 1.780 | 2.334 | 2.332 |
| Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen | 17.710 | 15.687 | 4.984 | 4.864 |
| Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen | 403 | 775 | 9.179 | 8.647 |
| Versorgungspläne | 2 | 2 | 0 | 0 |
| Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen | – | 0 | 4 | 13 |
| Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen | 1 | 1 | 1 | 1 |

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 2.614 Mio. € (Vorjahr: 2.450 Mio. €) nicht enthalten. Weiterhin beinhalten die Tabellen ebenfalls nicht die an die Porsche SE gezahlten Dividenden in Höhe von 1.703 Mio. € (Vorjahr: 1.529 Mio. €) sowie die an das Land Niedersachsen gezahlte Dividende in Höhe von 531 Mio. € (Vorjahr: 1.638 Mio. €).

Die Entwicklung der erbrachten sowie empfangenen Lieferungen und Leistungen an und von Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen betrifft im Wesentlichen die Zulieferungen an die und von den chinesischen Joint Venture-Gesellschaften.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 11.941 Mio. € (Vorjahr: 12.068 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.770 Mio. € (Vorjahr: 3.234 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 2.920 Mio. € (Vorjahr: 1.266 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 157 Mio. € (Vorjahr: 199 Mio. €).

Neben den Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen bestehen langfristige Abnahmeverpflichtungen aus Batteriebeschaffungsverträgen.

In den ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen sind zweifelhafte Forderungen enthalten, welche in Höhe von 142 Mio. € (Vorjahr: 26 Mio. €) wertberichtigt wurden. Im Geschäftsjahr 2024 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 445 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) an. Die Veränderung betrifft im Wesentlichen gewährte Darlehen an ein assoziiertes Unternehmen.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 73 Mio. € (Vorjahr: 150 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 1.492 Mio. € (Vorjahr: 1.456 Mio. €) getätigt.

Die Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsräten und sonstigen nahestehenden Personen beinhalten wie im Vorjahr im Wesentlichen verzinsliche Bankguthaben von Aufsichtsräten und sonstigen nahestehenden Personen, die zu marktüblichen Konditionen bei Gesellschaften des Volkswagen Konzerns angelegt wurden.

Die Verpflichtungen gegenüber dem Vorstand enthalten ausstehende Salden für den Jahresbonus, die Fair Values der den Vorstandsmitgliedern gewährten Performance Shares sowie die Pensionsrückstellungen in Höhe von 70,4 Mio. € (Vorjahr: 59,8 Mio. €).

Über die oben genannten Werte hinaus sind für Vorstand und Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns folgende Aufwendungen für die im Rahmen ihrer Organtätigkeit gewährten Leistungen und Vergütungen erfasst worden:

| € | 2024 | 2023 |
|---|---|---|
| Kurzfristig fällige Leistungen | 37.042.203 | 39.794.902 |
| Leistungen auf Basis von Performance Shares und virtuellen Aktien | 11.781.129 | 19.064.922 |
| Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (nur Dienstzeitaufwand) | 5.548.098 | 5.382.815 |
| Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses | – | 10.408.232 |
| | **54.371.430** | **74.650.871** |

Den angestellten Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat steht weiterhin ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags zu. Dies gilt entsprechend für den Vertreter der leitenden Angestellten im Aufsichtsrat.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder.

## 47. Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG nach Wertpapierhandelsgesetz (WpHG)

### Porsche

1) Die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Porsche Automobil Holding SE an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 5. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76 % (149.696.680 Stimmrechte) beträgt.

2) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil des jeweiligen Mitteilenden an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76 % (149.696.680 Stimmrechte) beträgt. Sämtliche vorgenannten 149.696.680 Stimmrechte sind dem jeweiligen Mitteilenden nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die den Mitteilenden zugerechneten Stimmrechte werden über Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 3 WpHG gehalten, deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt und die in den Klammern angegeben sind:

Mag. Josef Ahorner, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mag. Louise Kiesling, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Oliver Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Kai Alexander Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mark Philipp Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ing. Hans-Peter Porsche, Österreich
(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Peter Daniell Porsche, Österreich
(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Wolfgang Porsche, Deutschland
(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich
(Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich
(Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich
(Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich
(Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Hans Michel Piëch, Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland),

Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich),

Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland),

Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland).

3) Die Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich, und die Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 jeweils die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag jeweils 53,13 % (156.702.015 Stimmrechte) beträgt.

Sämtliche vorgenannten 156.702.015 Stimmrechte sind der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H. nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:
– Porsche GmbH, Salzburg/Österreich;
– Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
– Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

Von den vorgenannten 156.702.015 Stimmrechten sind der Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, 50,76 % der Stimmrechte (149.696.753 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:
– Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
– Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

4) Die Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr (indirekter) Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 29. September 2010 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,74 % der Stimmrechte (149.696.680 Stimmrechte) betragen hat.

Davon sind der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG 50,74 % der Stimmrechte (149.696.680 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

Die Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach § 25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Erwerbsrechts erlangt.

5) Die LK Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 12.08.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 10.08.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat.

Davon sind der LK Holding GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der LK Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart; Familien Porsche-Kiesling Beteiligung GmbH, Grünwald; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald.

6) Die Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

7) Die Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Beta Beteiligungs GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Beta Beteiligungs GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

8) Die Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Louise Daxer-Piech GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Louise Daxer-Piech GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald; Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

9) Die Ahorner Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Holding GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Österreich; Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald; Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

10) Die Porsche Wolfgang 1. Beteiligungsverwaltungs GmbH, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 16. Dezember 2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 15. Dezember 2014 die Schwellen von 50 %, 30 %, 25 %, 20 %, 15 %, 10 %, 5 % und 3 % der Stimmrechte unterschritten und zu diesem Tag 0 % der Stimmrechte (0 Stimmrechte) betragen hat.

11) Die Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 17. Dezember 2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 15. Dezember 2014 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

12) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 jeweils mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag jeweils 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat:

– Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Österreich,
– Dr. Dr. Christian Porsche, Österreich,
– Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Österreich.

Davon sind jedem der vorgenannten Mitteilenden jeweils 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die ihnen zugerechneten Stimmrechte werden dabei jeweils über folgende von ihnen kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten:

Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH, Salzburg; Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salzburg; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

13) Die Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 50 %, 30 %, 25 %, 20 %, 15 %, 10 %, 5 % und 3 % der Stimmrechte unterschritten und zu diesem Tage 0 % der Stimmrechte (0 Stimmrechte) betragen hat.

14) Die Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 50 %, 30 %, 25 %, 20 %, 15 %, 10 %, 5 % und 3 % der Stimmrechte unterschritten und zu diesem Tage 0 % der Stimmrechte (0 Stimmrechte) betragen hat.

15) Die Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten:

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

16) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.07.2015 jeweils mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag jeweils 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat:

- Dr. Geraldine Porsche, Österreich,
- Diana Porsche, Österreich,
- Felix Alexander Porsche, Deutschland.

Davon sind jedem der vorgenannten Mitteilenden jeweils 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die ihnen zugerechneten Stimmrechte werden dabei jeweils über folgende von ihnen kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten:

Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salzburg; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

17) Die Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 4. August 2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 31. Juli 2015 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

18) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 03.06.2016

**1. Angaben zum Emittenten**
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

**2. Grund der Mitteilung**
[ ] Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
[X] Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
[ ] Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
[ ] Sonstiger Grund:

**3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen**

| Name: | Registrierter Sitz und Staat: |
|---|---|
| Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.- Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche | |

**4. Namen der Aktionäre** mit 3 % oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.
Porsche Automobil Holding SE

**5. Datum der Schwellenberührung**
01.06.2016

**6. Gesamtstimmrechtsanteile**

| | Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.) | Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.) | Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.) | Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten |
|---|---|---|---|---|
| neu | 52,22% | 52,22% | 52,22% | 295089818 |
| letzte Mitteilung | 50,73% | n/a% | 0,00% | |

| 7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen<br>a. Stimmrechte (§§ 21, 22 WpHG) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ISIN | absolut | | in % | |
| | direkt (§ 21 WpHG) | zugerechnet (§ 22 WpHG) | direkt (§ 21 WpHG) | zugerechnet (§ 22 WpHG) |
| DE0007664005 | 0 | 154093681 | 0% | 52,22% |
| **Summe** | **154093681** | | **52,22%** | |

| b.1. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 1 WpHG | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Art des Instruments | Fälligkeit/ Verfall | Ausübungszeitraum/ Laufzeit | Stimmrechte absolut | Stimmrechte in % |
| | | | | % |
| | | **Summe** | | **%** |

| b.2. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 2 WpHG | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Art des Instruments | Fälligkeit/ Verfall | Ausübungszeitraum/ Laufzeit | Barausgleich oder physische Abwicklung | Stimmrechte absolut | Stimmrechte in % |
| Einbringungsvertrag | n/a | n/a | physisch | 154093681 | 52,22% |
| | | | **Summe** | **154093681** | **52,22%** |

**8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen**

[ ] Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderelevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).

[X] Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:

| Unternehmen | Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher | Instrumente in %, wenn 5% oder höher | Summe in %, wenn 5% oder höher |
|---|---|---|---|
| Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche | % | % | % |
| Familie WP Holding GmbH | % | 52,22% | 52,22% |
| | | | |
| Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche | % | % | % |
| Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH | % | % | % |
| Ferdinand Alexander Porsche GmbH | % | % | % |
| Familie Porsche Beteiligung GmbH | % | % | % |
| Porsche Automobil Holding SE | 52,22% | % | 52,22% |
| | | | |
| Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche | % | % | % |
| Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung | % | % | % |
| Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH | % | % | % |
| Ferdinand Alexander Porsche GmbH | % | % | % |
| Familie Porsche Beteiligung GmbH | % | % | % |
| Porsche Automobil Holding SE | 52,22% | % | 52,22% |

**9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG**
(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)
Datum der Hauptversammlung:
Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

19) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 03.06.2016

**1. Angaben zum Emittenten**
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

**2. Grund der Mitteilung**
[ ]Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
[X] Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
[ ]Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
[ ]Sonstiger Grund:

**3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen**
Name: Registrierter Sitz und Staat:
Herr Dr. Wolfgang Porsche

**4. Namen der Aktionäre** mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.
Porsche Automobil Holding SE

**5. Datum der Schwellenberührung**
01.06.2016

**6. Gesamtstimmrechtsanteile**

| | Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.) | Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.) | Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.) | Gesamtzahl der Stimmrechte des |
|---|---|---|---|---|
| neu | 52,22% | 52,22% | 52,22% | 295089818 |
| letzte Mitteilung | 50,76% | n/a% | 0,00% | |

| **7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen**<br>**a. Stimmrechte (§§ 21, 22 WpHG)** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ISIN | absolut | | in % | |
| | direkt (§ 21 WpHG) | zugerechnet (§ 22 WpHG) | direkt (§ 21 WpHG) | zugerechnet (§ 22 WpHG) |
| DE0007664005 | 0 | 154093681 | 0% | 52,22% |
| **Summe** | **154093681** | | **52,22%** | |

| **b.1. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 1 WpHG** | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Art des Instruments | Fälligkeit/Verfall | Ausübungszeitraum/ Laufzeit | Stimmrechte absolut | Stimmrechte in % |
| | | | | % |
| | | **Summe** | | **%** |

| **b.2. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 2 WpHG** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Art des Instruments | Fälligkeit/ Verfall | Ausübungszeitraum/ Laufzeit | Barausgleich oder physische Abwicklung | Stimmrechte absolut | Stimmrechte in % |
| Einbringungsvertrag | n/a | n/a | physisch | 154093681 | 52,22% |
| | | | **Summe** | **154093681** | **52,22%** |

**8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen**

[ ] Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderelevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).

[X] Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:

| Unternehmen | Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher | Instrumente in %, wenn 5% oder höher | Summe in %, wenn 5% oder höher |
|---|---|---|---|
| Dr. Wolfgang Porsche | % | % | % |
| Familie WP Holding GmbH | % | 52,22% | 52,22% |
| | | | |
| Dr. Wolfgang Porsche | % | % | % |
| Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH | % | % | % |
| Ferdinand Alexander Porsche GmbH | % | % | % |
| Familie Porsche Beteiligung GmbH | % | % | % |
| Porsche Automobil Holding SE | 52,22% | % | 52,22% |
| | | | |
| Dr. Wolfgang Porsche | % | % | % |
| Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung | % | % | % |
| Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH | % | % | % |
| Ferdinand Alexander Porsche GmbH | % | % | % |
| Familie Porsche Beteiligung GmbH | % | % | % |
| Porsche Automobil Holding SE | 52,22% | % | 52,22% |

**9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG**
(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)
Datum der Hauptversammlung:
Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

20) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 17.06.2016

**1. Angaben zum Emittenten**
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

**2. Grund der Mitteilung**
[ ] Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
[X] Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
[ ] Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
[X] Sonstiger Grund: Konzernmitteilung aufgrund konzerninterner Umstrukturierung

**3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen**
Name: Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche
Registrierter Sitz und Staat:

**4. Namen der Aktionäre** mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.
Porsche Automobil Holding SE

**5. Datum der Schwellenberührung**
15.06.2016

**6. Gesamtstimmrechtsanteile**

| | Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.) | Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.) | Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.) | Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten |
|---|---|---|---|---|
| neu | 52,22% | 0,00% | 52,22% | 295089818 |
| letzte Mitteilung | 52,22% | 52,22% | 52,22% | |

| 7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen<br>a. Stimmrechte (§§ 21, 22 WpHG) | | | | |
|---|---|---|---|---|
| ISIN | absolut | | in % | |
| | direkt (§ 21 WpHG) | zugerechnet (§ 22 WpHG) | Direkt (§ 21 WpHG) | zugerechnet (§ 22 WpHG) |
| DE0007664005 | 0 | 154093681 | 0% | 52,22% |
| **Summe** | **154093681** | | **52,22%** | |

| b.1. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 1 WpHG | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Art des Instruments | Fälligkeit/Verfall | Ausübungszeitraum/ Laufzeit | Stimmrechte absolut | Stimmrechte in % |
| | | | | % |
| | | **Summe** | | **%** |

| b.2. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 2 WpHG | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Art des Instruments | Fälligkeit/ Verfall | Ausübungszeitraum/Laufzeit | Barausgleich oder physische Abwicklung | Stimmrechte absolut | Stimmrechte in % |
| | | | | | % |
| | | | **Summe** | | **%** |

**8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen**

[ ] Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderelevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).

[X] Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:

| Unternehmen | Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher | Instrumente in %, wenn 5% oder höher | Summe in %, wenn 5% oder höher |
|---|---|---|---|
| Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche | % | % | % |
| Familie WP Holding GmbH | % | % | % |
| Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH | % | % | % |
| Ferdinand Alexander Porsche GmbH | % | % | % |
| Familie Porsche Beteiligung GmbH | % | % | % |
| Porsche Automobil Holding SE | 52,22% | % | 52,22% |
| | | | |
| Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche | % | % | % |
| Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung | % | % | % |
| Ferdinand Porsche Familien- Holding-GmbH | % | % | % |
| Ferdinand Alexander Porsche GmbH | % | % | % |
| Familie Porsche Beteiligung GmbH | % | % | % |
| Porsche Automobil Holding SE | 52,22% | % | 52,22% |

**9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG**
(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)
Datum der Hauptversammlung:
Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

21) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 10.11.2017

**1. Angaben zum Emittenten**
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

**2. Grund der Mitteilung**
[ ] Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
[ ] Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
[ ]Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
[X] Sonstiger Grund: Veräußerung eines Tochterunternehmens

**3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen**
Name: Registrierter Sitz und Staat:
Herr Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand Karl Piëch, Geburtsdatum: 17.04.1937

**4. Namen der Aktionäre** mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.

**5. Datum der Schwellenberührung**
08.11.2017

**6. Gesamtstimmrechtsanteile**

| | Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.) | Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.) | Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.) | Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten |
|---|---|---|---|---|
| neu | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 295089818 |
| letzte Mitteilung | 50,76% | n/a% | n/a% | |

**7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen**
**a. Stimmrechte (§§ 21, 22 WpHG)**

| ISIN | absolut | | in % | |
|---|---|---|---|---|
| | direkt (§ 21 WpHG) | zugerechnet (§ 22 WpHG) | direkt (§ 21 WpHG) | zugerechnet (§ 22 WpHG) |
| DE0007664005 | **0** | **0** | 0,00% | 0,00% |
| **Summe** | **0** | | **0,00 %** | |

**b.1. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 1 WpHG**

| Art des Instruments | Fälligkeit/Verfall | Ausübungszeitraum/ Laufzeit | Stimmrechte absolut | Stimmrechte in % |
|---|---|---|---|---|
| | | | | % |
| | | **Summe** | | **%** |

**b.2. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 2 WpHG**

| Art des Instruments | Fälligkeit/ Verfall | Ausübungszeitraum/Laufzeit | Barausgleich oder physische Abwicklung | Stimmrechte absolut | Stimmrechte in % |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | | % |
| | | | **Summe** | | **%** |

**8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen**
[X] Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderelevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).
[ ] Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:

| Unternehmen | Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher | Instrumente in %, wenn 5% oder höher | Summe in %, wenn 5% oder höher |
|---|---|---|---|
| | | | |

**9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG**
(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)
Datum der Hauptversammlung:
Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

**10. Sonstige Erläuterungen**
Diese Stimmrechtsmitteilung erfolgt gleichzeitig mit befreiender Wirkung für die Dipl.Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, und die Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Salzburg. Auf Grund der Veräußerung der Beteiligung an der Auto 2015 Beteiligungs GmbH durch die Dipl.Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, werden auch der Dipl.Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, und der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Salzburg, keine Stimmrechte an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT mehr zugerechnet.

22) Veröffentlichung gemäß § 40 Abs. 1 WpHG vom 18.12.2024

**1. Angaben zum Emittenten**
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland, 529900NNUPAGGOMPXZ31

**2. Grund der Mitteilung**
[ ] Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
[ ] Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
[ ]Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
[X] Sonstiger Grund: Ausscheiden aus der Kontrolle

**3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen**
Natürliche Person (Vorname, Nachname):
Hans-Peter Ing. Porsche Geburtsdatum: 29.10.1940

**4. Namen der Aktionäre** mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.

**5. Datum der Schwellenberührung**
18.12.2024

**6. Gesamtstimmrechtsanteile**

| | Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.) | Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.) | Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.) | Gesamtzahl der Stimmrechte nach §41 WpHG |
|---|---|---|---|---|
| neu | 0,00% | 0,00% | 0,00% | 295089818 |
| letzte Mitteilung | 50,73% | 0,00% | n/a% | / |

**7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen**
**a. Stimmrechte (§§ 33, 34 WpHG)**

| ISIN | absolut | | in % | |
|---|---|---|---|---|
| | direkt (§ 33 WpHG) | zugerechnet (§ 34 WpHG) | direkt (§ 33 WpHG) | zugerechnet (§ 34 WpHG) |
| DE0007664005 | **0** | **0** | 0,00% | 0,00% |
| **Summe** | **0** | | **0,00 %** | |

**b.1. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG**

| Art des Instruments | Fälligkeit/Verfall | Ausübungszeitraum/ Laufzeit | Stimmrechte absolut | Stimmrechte in % |
|---|---|---|---|---|
| | | | 0 | 0,00% |
| | | **Summe** | **0** | **0,00%** |

**b.2. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 2 WpHG**

| Art des Instruments | Fälligkeit/ Verfall | Ausübungszeitraum/Laufzeit | Barausgleich oder physische Abwicklung | Stimmrechte absolut | Stimmrechte in % |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | | 0 | 0,00% |
| | | | **Summe** | 0 | **0,00%** |

**8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen**
[X] Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen, die Stimmrechte des Emittenten (1.) halten oder denen Stimmrechte des Emittenten zugerechnet werden.
[ ] Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:

| Unternehmen | Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher | Instrumente in %, wenn 5% oder höher | Summe in %, wenn 5% oder höher |
|---|---|---|---|
| | | | |

**9. Bei Vollmacht gemäß § 34 Abs. 3 WpHG**
(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 34 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)
Datum der Hauptversammlung:
Gesamtstimmrechtsanteil (6.) nach der Hauptversammlung:

| Anteil Stimmrechte | Anteil Instrumente | Summe Anteile |
|---|---|---|
| % | % | % |

**10. Sonstige Informationen**

## Qatar

Wir haben folgende Mitteilung erhalten:

(1) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of the State of Qatar, acting by and through the Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the State of Qatar pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the State of Qatar pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to the State of Qatar pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the following entities which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more:

(aa) Qatar Investment Authority, Doha, Qatar;
(bb) Qatar Holding LLC, Doha, Qatar;
(cc) Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Luxembourg;
(dd) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands.

(2) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of the Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the entities as set forth in (1) (bb) through (dd) which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more.

(3) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and behalf of Qatar Holding LLC, Doha, Qatar, that its direct and indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) 6.78 % (20,011,000 voting rights) of which are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) 6.78 % (20,011,000 voting rights) of which are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the entities as set forth in (1) (cc) through (dd) which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more.

Wir haben folgende Mitteilung erhalten:

(1) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Luxembourg, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date, all of which are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no.1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. are held via the following entities which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more:
(a) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands;
(b) Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Germany.

(2) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date, all of which are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding Netherlands B.V. are held via the entity as set forth in (1) (b) which is controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amounts to 3 % or more.

(3) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Germany, that its direct voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 3 %, 5 %, 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date.

### Land Niedersachsen

Das Land Niedersachsen hat unter dem 2. Januar 2025 mitgeteilt, dass das Land Niedersachsen zum 31. Dezember 2024 insgesamt 59.022.670 Stammaktien und 50 Vorzugsaktien der Volkswagen AG hält. Von den Stammaktien werden 800 VW-Stammaktien direkt und 59.021.870 Stammaktien indirekt über die landeseigene Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH (HanBG) gehalten.

## 48. Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 15. November 2024 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären der Volkswagen AG auf der Homepage www.volkswagen-group.com/erklaerungen dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE haben im Dezember 2024 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG haben im Dezember 2024 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance dauerhaft zugänglich gemacht.

## 49. Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die den Mitgliedern des Vorstands gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 49,2 Mio. € (Vorjahr: 51,1 Mio. €).

Im Rahmen des Performance-Share-Plans wurden den aktiven Mitgliedern des Vorstands für das Geschäftsjahr 2024 insgesamt 201.434 Performance Shares zugeteilt (Vorjahr: 169.465), deren Wert sich im Zuteilungszeitpunkt auf 19,9 Mio. € (Vorjahr: 18,8 Mio. €) belief.

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 7,8 Mio. € (Vorjahr: 7,5 Mio. €).

### Pensionsansprüche und Leistungen an ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands

Den früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen wurden 0,0 Mio. € (Vorjahr: 10,4 Mio. €) gewährt. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 265,2 Mio. € (Vorjahr: 290,3 Mio. €).

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht erläutert. Dort findet sich auch eine ausführliche Würdigung der einzelnen Vergütungskomponenten.

Wolfsburg, 25. Februar 2025

Volkswagen Aktiengesellschaft
Der Vorstand

# Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Wolfsburg, 25. Februar 2025

Volkswagen Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Oliver Blume

Arno Antlitz

Ralf Brandstätter

Gernot Döllner

Manfred Döss

Gunnar Kilian

Thomas Schäfer

Thomas Schmall-von Westerholt

Hauke Stars

# Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

## Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2024, der Konzern-Eigenkapitalentwicklung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Informationen zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst wurde, der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 geprüft. Die in der Anlage genannten Bestandteile des Konzernlageberichts sowie die dort aufgeführten Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im Konzernlagebericht verwiesen wird, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden „IFRS Accounting Standards"), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2024 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Wir geben kein Prüfungsurteil zu den in der Anlage genannten Bestandteilen des Konzernlageberichts ab.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

## Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO") unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts" unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Über-

einstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

## Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

### 1. BILANZIELLE BEHANDLUNG DER RISIKOVORSORGEN FÜR DIE DIESELTHEMATIK

#### Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Aufgrund von Hinweisen auf Unregelmäßigkeiten bei Abgasemissionen von Dieselmotoren in bestimmten Fahrzeugen des Volkswagen-Konzerns leiteten Regierungsbehörden zahlreicher Länder (insbesondere in Europa, den USA und Kanada) in den vergangenen Jahren Untersuchungen ein, die noch nicht vollumfänglich abgeschlossen sind.

Als Ergebnis eigener und behördlicher Feststellungen wurden vom Volkswagen-Konzern für die betroffenen Fahrzeuge in den verschiedenen Ländern teils unterschiedliche Maßnahmen durchgeführt, die Hard- und Softwaremaßnahmen, Fahrzeugrückkäufe, die frühzeitige Beendigung von Leasingverhältnissen sowie teilweise Ausgleichszahlungen an Fahrzeughalter umfassen. Die Hard- und Softwaremaßnahmen sind zum Bilanzstichtag weitestgehend abgeschlossen. Die Risikovorsorgen für die Dieselthematik umfassen im Wesentlichen Rückstellungen aus behördlichen und zivilrechtlichen Verfahren. Darüber hinaus bestehen rechtliche Risiken aus weiteren strafrechtlichen und behördlichen Verfahren sowie zivilrechtlichen Klagen insbesondere von Kunden und Wertpapierinhabern.

Die zum 31. Dezember 2024 gebildeten Rückstellungen und die im Konzernanhang ausgewiesenen Eventualverbindlichkeiten unterliegen infolge der andauernden umfangreichen strafrechtlichen und behördlichen Ermittlungen und Verfahren, der Komplexität der verschiedenen Sachverhalte und der Entwicklung der Rechtsprechung sowie der Marktbedingungen für gebrauchte Dieselfahrzeuge einem erheblichen Schätzrisiko. Ob und in welcher Höhe für die rechtlichen Risiken aus der Dieselthematik Rückstellungen zu bilden oder Eventualverbindlichkeiten anzugeben sind, ist dabei in hohem Maße durch die Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter beeinflusst. Wie im Konzernanhang dargestellt, haben die gesetzlichen Vertreter bei ihren Einschätzungen und Annahmen insbesondere berücksichtigt, dass die Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten und inzwischen überwiegend abgeschlossenen Maßnahmen zur Aufklärung der Dieselthematik unverändert keine Bestätigung dafür ergeben haben, dass Vorstandsmitglieder der Gesellschaft vor Sommer 2015 Kenntnis von einer bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten.

Aufgrund der betragsmäßigen Bedeutung der bilanziellen Vorsorgen sowie des Umfangs der Annahmen und Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

### Prüferisches Vorgehen

Zur Beurteilung des Ansatzes sowie der Bewertung der Rückstellungen für Rechtsrisiken und des Ausweises von Eventualverbindlichkeiten infolge der Dieselthematik haben wir im Rahmen einer risikoorientierten Auswahl bedeutsamer Vorgänge neben vorliegenden behördlichen Bescheiden und gerichtlichen Urteilen insbesondere Arbeitsergebnisse und Stellungnahmen von Experten, die durch die gesetzlichen Vertreter des Volkswagen-Konzerns beauftragt wurden, gewürdigt. Darüber hinaus haben wir unter Einbindung eigener Rechts- und Forensik-Experten regelmäßig Gespräche mit der Rechtsabteilung sowie den von den gesetzlichen Vertretern des Volkswagen-Konzerns beauftragten externen Rechtsanwälten geführt, um uns die aktuellen Entwicklungen und Gründe, die zu den Einschätzungen bezüglich der laufenden Verfahren geführt haben, erläutern zu lassen. Erhaltene externe Rechtsanwaltsbestätigungen haben wir mit der von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Risikoeinschätzung abgeglichen. Zur Beurteilung der Vollständigkeit der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten erfolgte darüber hinaus auch eine regelmäßige Durchsicht öffentlich verfügbarer Informationen, wie z. B. der Medienberichterstattung.

Wir haben zudem das Mengen- und Wertgerüst der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten für einzelne Sachverhalte anhand eingegangener Klageschriften, geschlossener Vergleiche und ergangener Urteile stichprobenartig überprüft. Weiterhin haben wir in Bezug auf das Wertgerüst, soweit beobachtbar, die aktuellen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter mit Erfahrungswerten der Vergangenheit abgeglichen. Für wesentliche Zuführungen zu den Rückstellungen haben wir untersucht, inwieweit diese auf neuen Sachverhalten bzw. auf Änderungen in den Schätzparametern beruhen und hierzu entsprechende Nachweise eingeholt. Zur Analyse wesentlicher Inanspruchnahmen der Rückstellungen haben wir uns ein Verständnis über die eingerichteten prozessualen Kontrollen verschafft und in Stichproben untersucht, ob diese auf abgeschlossenen Vergleichen bzw. ergangenen Urteilen beruhen und entsprechende Zahlungen geleistet wurden.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der bilanziellen Behandlung der Risikovorsorgen für die Dieselthematik ergeben.

### Verweis auf zugehörige Angaben

Die dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik einschließlich der Ausführungen zu den zugrunde liegenden Ursachen, zu der Kenntnislage von Vorstandsmitgliedern sowie zu den Auswirkungen auf diesen Abschluss sind in den Abschnitten „Wesentliche Ereignisse", „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu den „Schätzungen und Beurteilungen des Managements" und „Erläuterungen zur Bilanz" Textziffer 30 „Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen", Textziffer 38 „Eventualverbindlichkeiten" und Textziffer 39 „Rechtsstreitigkeiten" des Konzernanhangs und im Konzernlagebericht im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht", Abschnitt „Rechtsrisiken", dort im Unterabschnitt „Dieselthematik" enthalten.

## 2. WERTHALTIGKEIT DER GOODWILLS UND DER ERWORBENEN MARKENNAMEN

### Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Das Ergebnis der Ermittlung eines möglichen Wertminderungsbedarfs der Goodwills und der erworbenen Markennamen im Rahmen der vorgenommenen Wertminderungstests ist in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und die jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze bestimmen. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird grundsätzlich auf der Basis des Nutzungswerts unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt.

Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Transformation des Kerngeschäfts hin zu Elektromobilität und Digitalisierung, dem Übergang zu autonom fahrenden Fahrzeugen sowie zunehmender umweltrechtlicher Auflagen bestehen Unsicherheiten, die bei der Schätzung der zukünftigen Marktanteile des Volkswagen-Konzerns, der zu erzielenden Margen bei batterieelektrischen Fahrzeugen sowie der langfristigen Wachstumsraten zu berücksichtigen sind. Ebenso sind Unsicherheiten in Bezug auf eine mögliche Verzögerung der Durchsetzung der Elektromobilität und die hohe Wettbewerbsintensität in China zu berücksichtigen. Die Schätzungen der gesetzlichen Vertreter sind risikobehaftet und können angesichts sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen und Marktbedingungen revidiert werden.

Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter bestehen darüber hinaus in der Festlegung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten für Zwecke der Wertminderungstests, der Festlegung der jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze sowie der angenommenen langfristigen Wachstumsraten.

Vor diesem Hintergrund, der Wesentlichkeit der Goodwills und der erworbenen Markennamen in Relation zur Bilanzsumme, der der Bewertung zugrunde liegenden Komplexität sowie der im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume war der Wertminderungstest für die Goodwills und die erworbenen Markennamen im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

### Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Durchführung der Wertminderungstests vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen des IAS 36 unter Einbindung von Bewertungsexperten beurteilt. Dabei haben wir die rechnerische Richtigkeit der verwendeten Bewertungsmodelle nachvollzogen.

Wir haben auf Basis des internen Berichtswesens des Volkswagen-Konzerns beurteilt, ob für die erworbenen Markennamen die Marken die niedrigste Ebene innerhalb des Volkswagen-Konzerns darstellen, die weitestgehend unabhängig voneinander Zahlungsmittelzuflüsse generieren, und ob die Goodwills für interne Managementzwecke auf Ebene der Marken überwacht werden.

Den im Volkswagen-Konzern eingerichteten Planungsprozess sowie den Prozess zur Durchführung der Werthaltigkeitstests haben wir analysiert und die im jeweiligen Prozess implementierten Kontrollen hinsichtlich ihrer Effektivität beurteilt. Dabei haben wir uns auch mit den implementierten Kontrollen zur Überleitung der Planungen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten in die Konzernplanung befasst. Als Ausgangspunkt haben wir die von den gesetzlichen Vertretern erstellte operative Fünf-Jahresplanung des Volkswagen-Konzerns mit den Planwerten in den zugrunde liegenden Wertminderungstests abgeglichen. Weiterhin haben wir beurteilt, inwieweit nach dem Bilanzstichtag beschlossene und in der Konzernplanung enthaltene Maßnahmen in die Ermittlung des Nutzungswertes einzubeziehen waren. Die wesentlichen Prämissen der Planung für ausgewählte Marken, welchen wesentliche Goodwills sowie erworbene Markennamen zugeordnet sind, haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen sowie zur Beurteilung der Planungsgenauigkeit einen Abgleich mit den in der Vergangenheit realisierten Ergebnissen und Zahlungsmittelzuflüssen durchgeführt.

Bei der Plausibilisierung der Inputdaten der Wertminderungstests haben wir unter anderem einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen vorgenommen, die den erwarteten Zahlungsmittelzuflüssen zugrunde liegen. Darüber hinaus haben wir Erwartungen zur Entwicklung der Marktanteile batterieelektrischer Fahrzeuge, die Erwartungen hinsichtlich der Entwicklung der Marktanteile des Volkswagen-Konzerns insgesamt sowie die Auswirkungen auf die geplanten Investitionen sowie deren mittelbare Auswirkungen auf die von den gesetzlichen Vertretern erwarteten, nachhaltigen Zahlungsmittelzuflüsse untersucht.

Im Hinblick auf die Überleitung der Mittelfristplanung in die Langfristplanung haben wir die Plausibilität der angenommenen Wachstumsraten durch Abgleich mit beobachtbaren Daten beurteilt. Zur Beurteilung der verwendeten Diskontierungszinssätze und Wachstumsraten haben wir die bei deren Bestimmung herangezogenen Parameter anhand von öffentlich verfügbaren Informationen analysiert und die Ermittlung im Hinblick auf die sich dafür ergebenden Anforderungen des IAS 36 methodisch nachvollzogen.

Ferner haben wir die Sensitivitätsanalysen der gesetzlichen Vertreter beurteilt, um ein mögliches Wertminderungsrisiko bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen der Bewertung einschätzen zu können.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Werthaltigkeit der Goodwills und der erworbenen Markennamen keine Einwendungen ergeben.

#### Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den bezüglich der Goodwills und der erworbenen Markennamen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu den Immateriellen Vermögenswerten. Für die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheit sowie zu den Angaben zu den Goodwills und zu den erworbenen Markennamen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu „Schätzungen und Beurteilungen des Managements" sowie „Erläuterungen zur Bilanz" Textziffer 12 „Immaterielle Vermögenswerte". Im Konzernlagebericht verweisen wir auf das Kapitel „Risiko- und Chancenbericht", Abschnitt „Risiken und Chancen", dort im Unterabschnitt „Risiken aus der Werthaltigkeit von Goodwill beziehungsweise Markennamen und aus Beteiligungen".

### 3. ANSATZ UND WERTHALTIGKEIT VON ENTWICKLUNGSKOSTEN

#### Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Wesentliche Voraussetzungen für einen Ansatz von Entwicklungskosten als Vermögenswerte sind die Umsetzbarkeit der Entwicklungsprojekte (u. a. die Möglichkeit der technischen Realisierung, die Absicht zur Fertigstellung sowie die Fähigkeit zur Nutzung) sowie die erwartete Erzielung eines künftigen wirtschaftlichen Nutzens. Aufgrund der technologischen Transformation des Volkswagen-Konzerns und damit verbundenen neuen Entwicklungsbereichen (u. a. hohen Investitionen in Elektromobilität, Software und autonomes Fahren) steigt die Komplexität von Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Die Beurteilung der Projektumsetzbarkeit spielt in diesem Zusammenhang eine zunehmend bedeutsamere Rolle und ist mit erhöhten Ermessensspielräumen behaftet.

Solange noch keine planmäßige Abschreibung der aktivierten Entwicklungskosten erfolgt, sind diese mindestens einmal jährlich als Teil der zugehörigen zahlungsmittelgenerierenden Einheit einem Wertminderungstest auf Ebene der als zahlungsmittelgenerierende Einheiten definierten Marken zu unterziehen. Die Annahme der Erzielung künftigen wirtschaftlichen Nutzens sowie das Ergebnis der Überprüfung der Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten im Rahmen der vorgenommenen Analysen und Wertminderungstests sind in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und die jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze bestimmen. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird grundsätzlich auf der Basis des Nutzungswerts unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt.

Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Transformation des Kerngeschäfts hin zu Elektromobilität und Digitalisierung, dem Übergang zu autonom fahrenden Fahrzeugen sowie zunehmender umweltrechtlicher Auflagen bestehen Unsicherheiten, die bei der Schätzung der zukünftigen Marktanteile des Volkswagen-Konzerns, der zu erzielenden Margen bei batterieelektrischen Fahrzeugen sowie der langfristigen Wachstumsraten zu berücksichtigen sind. Ebenso sind Unsicherheiten in Bezug auf eine mögliche Verzögerung der Durchsetzung der Elektromobilität und die hohe Wettbewerbsintensität in China zu berücksichtigen. Die Schätzungen der gesetzlichen Vertreter sind risikobehaftet und können angesichts sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen und Marktbedingungen revidiert werden.

Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter bestehen darüber hinaus in der Festlegung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten für Zwecke der Wertminderungstests, der Festlegung der jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze sowie der angenommenen langfristigen Wachstumsraten.

Vor diesem Hintergrund der Wesentlichkeit der aktivierten Entwicklungskosten in Relation zur Bilanzsumme, der Höhe der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen insgesamt sowie der im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume waren der Ansatz von Entwicklungskosten sowie der Wertminderungstest im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

### Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den Prozess zur Abgrenzung der Forschungs- von den Entwicklungskosten, insbesondere im Hinblick auf die Aktivierungsvoraussetzungen, gewürdigt. In diesem Zusammenhang haben wir analytische Prüfungshandlungen, wie Vergleiche von Projektbudgets und Aktivierungsquoten, durchgeführt, Unterlagen zur Dokumentation der Projektumsetzbarkeit eingesehen und in Teilbereichen prozessbezogene Kontrollen getestet. Außerdem haben wir das Aktivierungskriterium des künftigen wirtschaftlichen Nutzens auf der Basis der Annahmen hinsichtlich der Zahlungsmittelzuflüsse der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der die aktivierten Entwicklungsleistungen zugeordnet werden, gewürdigt.

Darüber hinaus haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Bestimmung der relevanten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und zur Durchführung der Wertminderungstests vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen des IAS 36 unter Einbindung von Bewertungsexperten beurteilt. Dabei haben wir die rechnerische Richtigkeit der verwendeten Bewertungsmodelle nachvollzogen.

Den im Volkswagen-Konzern eingerichteten Planungsprozess haben wir analysiert und die im Planungsprozess implementierten Kontrollen hinsichtlich ihrer Effektivität beurteilt. Als Ausgangspunkt haben wir die von den gesetzlichen Vertretern erstellte operative Fünf-Jahresplanung des Volkswagen-Konzerns mit den Planwerten in den zugrunde liegenden Wertminderungstests abgeglichen. Weiterhin haben wir beurteilt, inwieweit nach dem Bilanzstichtag beschlossene und in der Konzernplanung enthaltene Maßnahmen in die Ermittlung des Nutzungswertes einzubeziehen waren. Die wesentlichen Prämissen der Planung für die von uns im Rahmen einer Stichprobe ausgewählten Marken mit wesentlichen aktivierten Entwicklungskosten haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen sowie zur Beurteilung der Planungsgenauigkeit einen Abgleich mit den in der Vergangenheit realisierten Ergebnissen und Zahlungsmittelzuflüssen durchgeführt. Bei der Plausibilisierung der Inputdaten der Wertminderungstests haben wir unter anderem einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen vorgenommen, die den erwarteten Zahlungsmittelzuflüssen zugrunde liegen. Darüber hinaus haben wir Erwartungen zur Entwicklung der Marktanteile batterieelektrischer Fahrzeuge sowie die Auswirkungen auf die geplanten Investitionen sowie deren mittelbare Auswirkungen auf die, von den gesetzlichen Vertretern erwarteten, nachhaltigen Zahlungsmittelzuflüsse untersucht.

Im Hinblick auf die Überleitung der Mittelfristplanung in die Langfristplanung haben wir die Plausibilität der angenommenen Wachstumsraten durch Abgleich mit beobachtbaren Daten beurteilt. Zur Beurteilung der verwendeten Diskontierungszinssätze und Wachstumsraten haben wir die bei deren Bestimmung herangezogenen Parameter anhand von öffentlich verfügbaren Informationen analysiert und die Ermittlung im Hinblick auf die sich dafür ergebenden Anforderungen des IAS 36 methodisch nachvollzogen.

Ferner haben wir die Sensitivitätsanalysen der gesetzlichen Vertreter beurteilt, um ein mögliches Wertminderungsrisiko bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen der Bewertung einschätzen zu können.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich des Ansatzes und der Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten keine Einwendungen ergeben.

### Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den bezüglich der für die aktivierten Entwicklungskosten angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu den Immateriellen Vermögenswerten. Für die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheit sowie zu den Angaben zu den aktivierten Entwicklungskosten verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu „Schätzungen und Beurteilungen des Managements" sowie „Erläuterungen zur Bilanz" Textziffer 12 „Immaterielle Vermögenswerte".

## 4. VOLLSTÄNDIGKEIT UND BEWERTUNG DER RÜCKSTELLUNGEN FÜR GEWÄHRLEISTUNGSVERPFLICHTUNGEN

### Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Ermittlung der Verpflichtungen aus Gewährleistungsansprüchen erfolgt auf der Basis des geschätzten Schadensverlaufs und des Kulanzverhaltens. Sofern außergewöhnliche technische Einzelrisiken erwartet werden, erfolgt eine gesonderte Einschätzung, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang Maßnahmen zu ihrer Behebung notwendig sind und entsprechende Rückstellungen gebildet werden müssen.

Die Höhe der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen ist insgesamt bedeutsam. Darüber hinaus ergeben sich neben allgemeinen Ermessensspielräumen in der Auswahl der Bewertungsverfahren sowie der Einschätzung der Verpflichtungen zunehmend Schätzunsicherheiten aufgrund des steigenden Anteils von Hybrid- und batterieelektrischen Fahrzeugen mit geringen Erfahrungswerten in Bezug auf deren Schadensanfälligkeiten. Vor dem Hintergrund der Höhe des Rückstellungsbetrags und der bei der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume war die Vollständigkeit und Bewertung von Rückstellungen aus Gewährleistungsverpflichtungen im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

### Prüferisches Vorgehen

Hinsichtlich der Bilanzierung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen haben wir uns mit den zugrunde liegenden Prozessen zur Erfassung der bisherigen Schadensfälle, zur Ermittlung und Bewertung des geschätzten zukünftigen Schadensverlaufes sowie zur Bildung der Rückstellungen befasst und in Teilbereichen Kontrollen getestet.

Vor dem Hintergrund der Unsicherheit in Bezug auf den geschätzten zukünftigen Schadensverlauf haben wir die zugrunde liegenden Bewertungsannahmen, insbesondere zu den erwarteten Schadensraten pro Fahrzeug und deren Kosten, mit Hilfe von Analysen auf der Basis von Vergangenheitsdaten beurteilt. Im Falle fehlender Erfahrungswerte wurden die zugrunde liegenden Annahmen der gesetzlichen Vertreter nachvollzogen und auf Basis von Vergangenheitsdaten für vergleichbare Sachverhalte plausibilisiert. Anhand der aus diesen Vergangenheitsdaten abgeleiteten Berechnungsgrundlagen haben wir die für die erwarteten Schadensfälle je Fahrzeug geschätzten Kosten nachvollzogen. Zur Beurteilung der Vollständigkeit der Rückstellungen haben wir darüber hinaus die für die Rückstellungsbildung zugrunde gelegte Anzahl der verkauften Fahrzeuge mit den Absatzmengen abgestimmt. Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir, einschließlich der Abzinsung, methodisch und rechnerisch nachvollzogen.

Für wesentliche technische Einzelrisiken haben wir deren erwartete Schadenshäufigkeiten sowie die Ermittlung der erwarteten Kosten je Fall bzw. Fahrzeug auf der Grundlage von Dokumentationen über bisherige Schadensfälle, der Einsicht in Beschlüsse technischer Gremien und von Erörterungen mit den zuständigen Abteilungen beurteilt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen ergeben.

### Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den im Rahmen der Bilanzierung von Rückstellungen aus Gewährleistungsverpflichtungen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu den „Schätzungen und Beurteilungen des Managements" sowie „Erläuterungen zur Bilanz" Textziffer 30 „Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen".

## 5. ERMITTLUNG DER ERWARTETEN RESTWERTE DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE IM RAHMEN DES WERTHALTIGKEITSTESTS

### Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Im Bilanzposten vermietete Vermögenswerte werden Fahrzeuge aus Operating-Leasingverträgen ausgewiesen. Die Werthaltigkeit der vermieteten Vermögenswerte hängt insbesondere vom erwarteten Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Vertragslaufzeit ab. Die erwarteten Restwerte werden vierteljährlich von der Gesellschaft überprüft. Dabei werden in Abhängigkeit von lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen einbezogen. Im Rahmen dessen sind insbesondere Annahmen bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise zu treffen.

Die Restwerte von Fahrzeugen werden insbesondere durch die Entwicklung der Kaufkraft in den jeweiligen Märkten und damit der konjunkturell bedingten Nachfrage sowie bei Elektrofahrzeugen durch eine erhöhte Innovationsgeschwindigkeit beeinflusst. Aufgrund der anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikte und protektionistischer Tendenzen sowie dem daraus resultierenden Risiko negativer Auswirkungen auf die weltweite Konjunktur bestanden im Geschäftsjahr weiterhin erhöhte Schätzunsicherheiten bei der Ermittlung der erwarteten Restwerte. Vor diesem Hintergrund war die Ermittlung der erwarteten Restwerte von im Rahmen von Operating-Leasingverträgen vermieteten Vermögenswerten im Rahmen des Werthaltigkeitstests ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt im Rahmen unserer Prüfung.

### Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft implementierten Prozess zur Ermittlung und Überwachung der Restwerte auf mögliche Fehlerrisiken analysiert und uns ein Verständnis über die Prozessschritte und Kontrollen verschafft. Darauf aufbauend haben wir die Wirksamkeit der implementierten Kontrollen hinsichtlich der Ermittlung und Überwachung der erwarteten Restwerte getestet. Zur Beurteilung der für die Ermittlung der Restwerte verwendeten Prognosemodelle haben wir auf Basis der jeweiligen Modellkonzeptionen die Validierungskonzepte daraufhin analysiert, ob die dort beschriebenen Validierungshandlungen eine Beurteilung der Prognosegüte des Modells ermöglichen. Wir haben untersucht, ob sich auf Basis der durchgeführten Validierungshandlungen und Backtestings Hinweise auf Modellschwächen bzw. Anpassungsbedarfe der Modelle ergaben. Weiterhin haben wir beurteilt, ob die dem Prognosemodell zu Grunde liegenden Modellannahmen sowie die verwendeten Parameter für die Ermittlung der erwarteten Restwerte nachvollziehbar dokumentiert sind. Dazu haben wir Nachweise über die verwendeten wesentlichen Ausgangsdaten und Annahmen in Bezug auf Laufleistung, Alter und Lebenszyklus der Fahrzeuge zur Ermittlung der Restwerte erlangt und in Bezug auf ihre Aktualität und Nachvollziehbarkeit untersucht. Die getroffenen Vermarktungsannahmen haben wir dahingehend gewürdigt, ob sie mit branchenspezifischen und allgemeinen Markterwartungen sowie insbesondere mit aktuellen Vermarktungsergebnissen im Einklang stehen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen gegen die Ermittlung der erwarteten Restwerte von im Rahmen von Operating-Leasingverträgen vermieteten Vermögenswerten im Rahmen des Werthaltigkeitstests ergeben.

### Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den bezüglich der für die vermieteten Vermögenswerte angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu „Vermietete Vermögenswerte". Für die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheit verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu „Schätzungen und Beurteilungen des Managements" sowie „Erläuterungen zur Bilanz" Textziffer 14 „Vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien".

## Sonstige Informationen

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Konzernerklärung zur Unternehmensführung ist, sowie für den Vergütungsbericht nach § 162 AktG sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die in der Anlage genannten Bestandteile des Geschäftsberichts.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

## VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DEN KONZERNABSCHLUSS UND DEN KONZERNLAGEBERICHT

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

## VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir die Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile;
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

## Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

### VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DER FÜR ZWECKE DER OFFENLEGUNG ERSTELLTEN ELEKTRONISCHEN WIEDERGABEN DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS NACH § 317 ABS. 3A HGB

#### Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei VWAG_JFB_Konzern-2024-12-31-DE.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen" bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format") in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts" enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

#### Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen" weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

### Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

### ÜBRIGE ANGABEN GEMÄß ARTIKEL 10 EU-APRVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 29. Mai 2024 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 5. Juli 2024 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

### SONSTIGER SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

### VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Martin Matischiok.

## Anlage zum Bestätigungsvermerk:

### 1. NICHT INHALTLICH GEPRÜFTE BESTANDTEILE DES KONZERNLAGEBERICHTS

Folgende Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir nicht inhaltlich geprüft:

- die auf der im Konzernlagebericht angegebenen Internetseite veröffentlichte Konzernerklärung zur Unternehmensführung, die Bestandteil des Konzernlageberichts ist,
- die in Abschnitt „Nachhaltigkeitsbericht" enthaltene Konzernnachhaltigkeitserklärung
- die in Kapitel „Risiko- und Chancenbericht" im Absatz „Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems" enthaltenen lageberichtsfremden Angaben.

Lageberichtsfremde Angaben im Konzernlagebericht sind Angaben, die weder nach §§ 315, 315a bzw. nach §§ 315b bis 315d HGB vorgeschrieben, noch nach DRS 20 gefordert sind.

### 2. WEITERE SONSTIGE INFORMATIONEN

Zu den „Sonstigen Informationen" zählen die folgenden für den Geschäftsbericht vorgesehenen Bestandteile, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung des Bestätigungsvermerks erlangt haben, insbesondere die Abschnitte:

- Bericht des Aufsichtsrats
- An unsere Aktionäre
- Konzernbereiche
- Konzernerklärung zur Unternehmensführung
- Vergütungsbericht
- Versicherung der gesetzlichen Vertreter sowie
- Weitere Informationen

aber nicht der Konzernabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Konzernlageberichtsangaben und nicht unser dazugehöriger Bestätigungsvermerk.

### 3. INFORMATIONEN DES UNTERNEHMENS AUßERHALB DES GESCHÄFTSBERICHTS, AUF DIE IM KONZERNLAGEBERICHT VERWIESEN WIRD

Der Konzernlagebericht enthält weitere Querverweise auf Internetseiten des Konzerns. Die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir nicht inhaltlich geprüft.

Hannover, 7. März 2025

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

| | |
|---|---|
| Meyer | Matischiok |
| Wirtschaftsprüfer | Wirtschaftsprüfer |

# Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter und hinreichender Sicherheit in Bezug auf die Konzernnachhaltigkeitserklärung

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg

## PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben die im Abschnitt "Nachhaltigkeitsbericht" des Konzernlageberichts enthaltene Konzernnachhaltigkeitserklärung der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2024 bis zum 31. Dezember 2024 unter Berücksichtigung der im nachfolgenden Absatz dargelegten Prüfung mit hinreichender Sicherheit der Angaben zur EU-Taxonomie im Kapitel „EU-Taxonomie" in der Konzernnachhaltigkeitserklärung einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Die Konzernnachhaltigkeitserklärung wurde zur Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852 sowie der §§ 289b bis 289e und §§ 315b und 315c HGB an eine nichtfinanzielle Konzernerklärung, die mit der nichtfinanziellen Erklärung des Mutterunternehmens zusammengefasst wird, aufgestellt.

Aufgrund entsprechender Beauftragung haben wir die Angaben zur EU-Taxonomie im Kapitel „EU-Taxonomie" in der Konzernnachhaltigkeitserklärung einer Prüfung mit hinreichender Sicherheit unterzogen. Eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit dieser Angaben erfüllt die Anforderungen an eine Prüfung mit begrenzter Sicherheit und entspricht, nach dem Erwägungsgrund 60 der CSRD, damit den Anforderungen der CSRD an die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

Nicht Gegenstand unserer Prüfung waren die als ungeprüft gekennzeichneten Vorjahresangaben.

Auf der Grundlage der im Rahmen unserer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die beigefügte Konzernnachhaltigkeitserklärung unter Berücksichtigung der mit hinreichender Sicherheit geprüften Angaben zur EU-Taxonomie im Kapitel „EU-Taxonomie" in der Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852, der §§ 289b bis 289e und §§ 315b und 315c HGB an eine nichtfinanzielle Konzernerklärung, die mit der nichtfinanziellen Erklärung des Mutterunternehmens zusammengefasst wird, sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden

Kriterien aufgestellt ist. Dieses Prüfungsurteil schließt ein, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen,

- dass die beigefügte Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung (ESRS) entspricht, einschließlich dass der vom Unternehmen durchgeführte Prozess zur Identifizierung von Informationen, die in die Konzernnachhaltigkeitserklärung aufzunehmen sind (die Wesentlichkeitsanalyse), nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der im Abschnitt „Allgemeine Informationen (ESRS 2)" der Konzernnachhaltigkeitserklärung aufgeführten Beschreibung steht, bzw.
- dass die Angaben zur EU-Taxonomie im Kapitel „EU-Taxonomie" in der Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 entsprechen.

Nach unserer Beurteilung auf der Grundlage unserer Prüfung zur Erlangung hinreichender Sicherheit sind die Angaben zur EU-Taxonomie im Kapitel „EU-Taxonomie" in der Konzernnachhaltigkeitserklärung in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den für diese Angaben geltenden Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt.

Wir geben kein Prüfungsurteil ab zu den als ungeprüft gekennzeichneten Vorjahresangaben.

## GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): Assurance Engagements Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung" weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022) und des vom IAASB herausgegebenen International Standard on Quality Management (ISQM) 1 angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen.

## VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DIE KONZERNNACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer Konzernnachhaltigkeitserklärung in Übereinstimmung mit diesen Vorschriften zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Konzernnachhaltigkeitserklärung) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Einrichtung und Aufrechterhaltung des Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse, die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informationen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

## INHÄRENTE GRENZEN BEI DER AUFSTELLUNG DER KONZERNNACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG

Die CSRD sowie die einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch keine maßgebenden umfassenden Interpretationen veröffentlicht wurden. Demzufolge haben die gesetzlichen Vertreter im Kapitel „EU-Taxonomie" der Konzernnachhaltigkeitserklärung ihre Auslegungen solcher Formulierungen und Begriffe angegeben. Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegungen. Da solche Formulierungen und Begriffe unterschiedlich durch Regulatoren oder Gerichte ausgelegt werden können, ist die Gesetzmäßigkeit von Messungen oder Beurteilungen der Nachhaltigkeitssachverhalte auf Basis dieser Auslegungen unsicher.

Diese inhärenten Grenzen betreffen auch die Prüfung der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

## VERANTWORTUNG DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DER KONZERNNACHHALTIGKEITSERKLÄRUNG

Unsere Zielsetzung ist es,

a) auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass die beigefügte Konzernnachhaltigkeitserklärung unter Berücksichtigung der mit hinreichender Sicherheit geprüften Angaben zur EU-Taxonomie im Kapitel „EU-Taxonomie" in der Konzernnachhaltigkeitserklärung nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt worden ist sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zur Konzernnachhaltigkeitserklärung unter Berücksichtigung der mit hinreichender Sicherheit geprüften Angaben zur EU-Taxonomie im Kapitel „EU-Taxonomie" in der Konzernnachhaltigkeitserklärung beinhaltet.

b) auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit hinreichender Sicherheit darüber abzugeben, ob die Angaben zur EU-Taxonomie im Kapitel „EU-Taxonomie" in der Konzernnachhaltigkeitserklärung in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den für diese Angaben geltenden Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien gemacht worden sind.

Im Rahmen einer Prüfung gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

a) für die Prüfung mit begrenzter Sicherheit
   - erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung angewandten Prozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung.

- identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.
- würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

b) für die Prüfung mit hinreichender Sicherheit
   - führen wir Prüfungshandlungen zur Risikobeurteilung durch, einschließlich der Erlangung eines Verständnisses über die für die Prüfung der Angaben zur EU-Taxonomie im Kapitel „EU-Taxonomie“ in der Konzernnachhaltigkeitserklärung relevanten internen Kontrollen, um die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen auf Aussageebene aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern zu identifizieren und zu beurteilen, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser internen Kontrollen der Gesellschaft abzugeben. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.
   - beurteilen wir die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus den bedeutsamen Annahmen und die Angemessenheit dieser Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

## ZUSAMMENFASSUNG DER VOM WIRTSCHAFTSPRÜFER FÜR DIE PRÜFUNG MIT BEGRENZTER SICHERHEIT DURCHGEFÜHRTEN TÄTIGKEITEN

Eine Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die Nachhaltigkeitsinformationen. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen.

Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir:

- ein Verständnis über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern erlangt.
- ein Verständnis über den für die Aufstellung des Auftragsgegenstands angewandten Prozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen erlangt.
- die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern in der Konzernnachhaltigkeitserklärung dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt.
- die gesetzlichen Vertreter und relevante leitende Mitarbeitende befragt, die in die Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen.
- die gesetzlichen Vertreter und relevante leitende Mitarbeitende befragt, die mit der Datenerfassung und -konsolidierung sowie der Aufstellung des Auftragsgegenstandes betraut sind, zur Beurteilung des Berichterstattungssystems, der Methoden der Datengewinnung und -aufbereitung sowie der internen Kontrollen, soweit sie für die Prüfung der Angaben im Auftragsgegenstand relevant sind.
- die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung der Konzernnachhaltigkeitserklärung beurteilt.
- die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt. Wenn die gesetzlichen Vertreter in Übereinstimmung mit den ESRS die zu berichtenden Informationen über die Wertschöpfungskette für einen Fall schätzen, in dem die gesetzlichen Vertreter nicht in der Lage sind, die Informationen aus der Wertschöpfungskette trotz angemessener Anstrengungen einzuholen, ist unsere Prüfung darauf begrenzt zu beurteilen, ob die gesetzlichen Vertreter diese Schätzungen in Übereinstimmung mit den ESRS vorgenommen haben, und die Vertretbarkeit dieser Schätzungen zu beurteilen, aber nicht Informationen über die Wertschöpfungskette zu ermitteln, die die gesetzlichen Vertreter nicht einholen konnten.
- relevante Dokumentation der Systeme und Prozesse zur Erhebung, Aggregation und Validierung der Daten aus den relevanten Bereichen im Berichtszeitraum eingesehen.
- selektive Stichproben durchgeführt und Nachweisen hinsichtlich der Erhebung und Berichterstattung von ausgewählten Angaben im Auftragsgegenstand eingeholt.
- die Umsetzung von zentralen Managementanforderungen, Prozessen und Vorgaben zur Datenerhebung durch Vor-Ort-Besuche bei ausgewählten Standorten der VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg, gewürdigt.
- analytische Prüfungshandlungen und Befragungen zu ausgewählten Informationen in der Konzernnachhaltigkeitserklärung durchgeführt.
- ausgewählte Angaben mit den entsprechenden Angaben im Konzernlagebericht der VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg, abgeglichen.
- die Darstellung der Informationen in der Konzernnachhaltigkeitserklärung gewürdigt.
- den Prozess zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der Konzernnachhaltigkeitserklärung gewürdigt.
- die CO2-Kompensationszertifikate bezüglich ihrer Existenz gewürdigt, nicht jedoch hinsichtlich ihrer Wirksamkeit.

## VERWENDUNGSBESCHRÄNKUNG FÜR DEN PRÜFUNGSVERMERK

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Prüfungsvermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Prüfungsvermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

## AUFTRAGSBEDINGUNGEN UND HAFTUNG

Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, die „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften" in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenen Fassung vom 1. Januar 2024 (https://www.ey.com/content/dam/ey-unified-site/ey-com/de-de/legal/documents/ey-idw-aab-de-2024.pdf).

Wir verweisen ergänzend auf die dort in Ziffer 9 enthaltenen Haftungsregelungen und auf den Haftungsausschluss gegenüber Dritten. Dritten gegenüber übernehmen wir keine Verantwortung, Haftung oder anderweitige Pflichten, es sei denn, dass wir mit dem Dritten eine anders lautende schriftliche Vereinbarung geschlossen hätten oder ein solcher Haftungsausschluss unwirksam wäre.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir keine Aktualisierung des Prüfungsvermerks hinsichtlich nach seiner Erteilung eintretender Ereignisse oder Umstände vornehmen, sofern hierzu keine rechtliche Verpflichtung besteht. Wer auch immer das in vorstehendem Vermerk zusammengefasste Ergebnis unserer Tätigkeit zur Kenntnis nimmt, hat eigenverantwortlich zu entscheiden, ob und in welcher Form er dieses Ergebnis für seine Zwecke nützlich und tauglich erachtet und durch eigene Untersuchungshandlungen erweitert, verifiziert oder aktualisiert.

Hannover, 7. März 2025

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Hinderer
Wirtschaftsprüfer

# Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Wir haben den beigefügten, zur Erfüllung des § 162 AktG aufgestellten Vergütungsbericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 einschließlich der dazugehörigen Angaben geprüft. Die Angaben zur Angemessenheit und Marktüblichkeit in Abschnitt „1. Grundsätze der Vorstandsvergütung", die über § 162 AktG hinausgehende Angaben des Vergütungsberichts darstellen, haben wir nicht inhaltlich geprüft.

## VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS

Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT sind verantwortlich für die Aufstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, der den Anforderungen des § 162 AktG entspricht. Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat sind auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

## VERANTWORTUNG DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, abzugeben. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Eine Prüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Vergütungsbericht enthaltenen Wertansätze einschließlich der dazugehörigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Vergütungsbericht einschließlich der dazugehörigen Angaben aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Wirtschaftsprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Aufstellung des Vergütungsberichts einschließlich der dazugehörigen Angaben. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Unternehmens abzugeben. Eine Prüfung umfasst auch die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern und dem Aufsichtsrat ermittelten, geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

## PRÜFUNGSURTEIL

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2024 einschließlich der dazugehörigen Angaben in allen wesentlichen Belangen den Rechnungslegungsbestimmungen des § 162 AktG. Wir geben kein Prüfungsurteil ab zu dem Inhalt der oben genannten, über § 162 AktG hinausgehenden Angaben des Vergütungsberichts.

## SONSTIGER SACHVERHALT – FORMELLE PRÜFUNG DES VERGÜTUNGSBERICHTS

Die in diesem Prüfungsvermerk beschriebene inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts umfasst die von § 162 Abs. 3 AktG geforderte formelle Prüfung des Vergütungsberichts, einschließlich der Erteilung eines Vermerks über diese Prüfung. Da wir ein uneingeschränktes Prüfungsurteil über die inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts abgeben, schließt dieses Prüfungsurteil ein, dass die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG in allen wesentlichen Belangen im Vergütungsbericht gemacht worden sind.

## HAFTUNGSBESCHRÄNKUNG

Für die Durchführung des Auftrags und unsere Verantwortlichkeit und Haftung gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, die „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenen Fassung vom 1. Januar 2024 (https://www.ey.com/content/dam/ey-unified-site/ey-com/de-de/legal/documents/ey-idw-aab-de-2024.pdf).

Hannover, 7. März 2025

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Hantke
Wirtschaftsprüfer

# 7

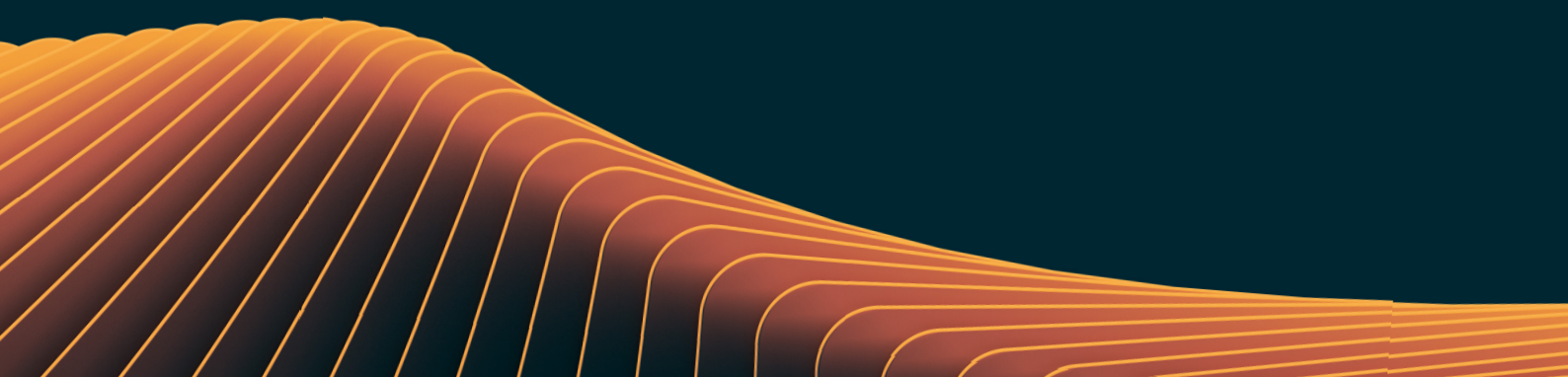
# Weitere Informationen


**670** Fünf-Jahres-Übersicht

**671** Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

**672** Glossar

**674** Termine

# Fünf-Jahres-Übersicht

| | 2024 | 2023[1] | 2022[2] | 2021 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Mengendaten (in Tsd.)** | | | | | |
| **Absatz (Automobile)** | **9.037** | **9.362** | **8.481** | **8.576** | **9.157** |
| im Inland | 1.195 | 1.178 | 1.005 | 973 | 1.108 |
| im Ausland | 7.842 | 8.184 | 7.476 | 7.603 | 8.049 |
| **Produktion (Automobile)** | **8.954** | **9.309** | **8.717** | **8.283** | **8.900** |
| im Inland | 1.686 | 1.914 | 1.648 | 1.483 | 1.633 |
| im Ausland | 7.267 | 7.395 | 7.069 | 6.800 | 7.267 |
| **Belegschaft (im Jahresdurchschnitt)** | **683** | **676** | **669** | **668** | **668** |
| im Inland | 295 | 293 | 289 | 294 | 294 |
| im Ausland | 388 | 383 | 380 | 373 | 373 |
| | | | | | |
| **Finanzdaten (in Mio. €)** | | | | | |
| **Gewinn- und Verlustrechnung** | | | | | |
| **Umsatzerlöse** | **324.656** | **322.284** | **279.050** | **250.200** | **222.884** |
| Kosten der Umsatzerlöse | -265.184 | -261.299 | -226.866 | -202.959 | -183.937 |
| **Bruttoergebnis** | **59.472** | **60.985** | **52.184** | **47.241** | **38.947** |
| Vertriebskosten | -22.320 | -21.345 | -19.840 | -19.228 | -18.407 |
| Verwaltungskosten | -12.754 | -12.729 | -11.655 | -10.420 | -9.399 |
| Sonstiges betriebliches Ergebnis | -5.338 | -4.382 | 1.421 | 1.682 | -1.466 |
| **Operatives Ergebnis** | **19.060** | **22.528** | **22.109** | **19.275** | **9.675** |
| Finanzergebnis | -2.255 | 570 | -40 | 851 | 1.991 |
| **Ergebnis vor Steuern** | **16.806** | **23.099** | **22.070** | **20.126** | **11.667** |
| Steuern vom Einkommen und vom Ertrag | -4.411 | -5.237 | -6.217 | -4.698 | -2.843 |
| **Ergebnis nach Steuern** | **12.394** | **17.861** | **15.852** | **15.428** | **8.824** |
| | | | | | |
| **Personalaufwand** | **49.786** | **49.755** | **47.002** | **43.677** | **40.516** |
| | | | | | |
| **Bilanzstruktur (Stand 31.12.)** | | | | | |
| Langfristige Vermögenswerte | 387.674 | 361.005 | 339.853 | 328.261 | 302.170 |
| Kurzfristige Vermögenswerte | 245.231 | 239.644 | 224.159 | 200.347 | 194.944 |
| **Gesamtvermögen** | **632.905** | **600.649** | **564.013** | **528.609** | **497.114** |
| | | | | | |
| Eigenkapital | 196.731 | 189.186 | 178.328 | 146.154 | 128.783 |
| davon Anteile von Minderheiten am Eigenkapital | 14.437 | 14.218 | 12.952 | 1.705 | 1.734 |
| Langfristige Schulden | 219.134 | 205.427 | 202.961 | 218.062 | 202.921 |
| Kurzfristige Schulden | 217.039 | 206.036 | 182.723 | 164.393 | 165.410 |
| **Gesamtkapital** | **632.905** | **600.649** | **564.013** | **528.609** | **497.114** |
| | | | | | |
| **Cashflow laufendes Geschäft** | **17.151** | **19.356** | **28.496** | **38.633** | **24.901** |
| **Investitionstätigkeit laufendes Geschäft** | **28.853** | **28.031** | **25.454** | **24.181** | **18.372** |
| **Finanzierungstätigkeit** | **11.140** | **16.008** | **4.225** | **-7.754** | **7.637** |

1 Das Jahr 2023 wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).
2 Das Jahr 2022 wurde angepasst.

# Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

| % | 2024 | 2023[1] | 2022[2] | 2021 | 2020 |
|---|---|---|---|---|---|
| **Volkswagen Konzern** | | | | | |
| Bruttomarge | 18,3 | 18,9 | 18,7 | 18,9 | 17,5 |
| Personalaufwandsquote | 15,3 | 15,4 | 16,8 | 17,5 | 18,2 |
| Operative Umsatzrendite | 5,9 | 7,0 | 7,9 | 7,7 | 4,3 |
| Umsatzrendite vor Steuern | 5,2 | 7,2 | 7,9 | 8,0 | 5,2 |
| Umsatzrendite nach Steuern | 3,8 | 5,5 | 5,7 | 6,2 | 4,0 |
| Eigenkapitalquote | 31,1 | 31,5 | 31,6 | 27,6 | 25,9 |
| | | | | | |
| **Konzernbereich Automobile[3]** | | | | | |
| Absatzveränderung zum Vorjahr[4] | – 3,5 | + 10,4 | – 1,1 | – 6,3 | – 16,4 |
| Umsatzveränderung zum Vorjahr | – 0,8 | + 15,4 | + 12,7 | + 13,3 | – 14,3 |
| Operative Umsatzrendite | 6,0 | 7,0 | 7,1 | 6,4 | 3,7 |
| EBITDA (in Mio. €)[5] | 36.796 | 36.472 | 37.325 | 31.609 | 24.462 |
| Kapitalrendite (RoI)[6] | 9,7 | 12,3 | 12,0 | 10,4 | 6,5 |
| Cashflow laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse | 12,4 | 14,1 | 12,9 | 15,7 | 13,6 |
| Investitionstätigkeit laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse | 10,5 | 10,1 | 10,8 | 11,5 | 10,1 |
| Nettoliquidität in % der Umsatzerlöse des Konzerns | 11,1 | 12,5 | 15,4 | 10,7 | 12,0 |
| Sachinvestitionsquote in % | 6,4 | 5,4 | 5,5 | 5,1 | 6,1 |
| Forschungs- und Entwicklungskosten in % der Umsatzerlöse | 7,9 | 8,1 | 8,1 | 7,6 | 7,6 |
| Investitionsquote im Konzernbereich Automobile | 14,3 | 13,5 | 13,6 | 12,6 | 13,7 |
| Cash Conversion Rate | 31,4 | 57,1 | 29,2 | 65,1 | 95,4 |
| Eigenkapitalquote | 47,4 | 47,5 | 45,1 | 40,1 | 38,1 |
| | | | | | |
| **Konzernbereich Finanzdienstleistungen** | | | | | |
| Wachstum Bilanzsumme | 6,4 | 12,0 | 2,6 | 5,6 | 0,7 |
| Eigenkapitalrendite vor Steuern[7] | 6,8 | 8,8 | 14,1 | 17,3 | 8,8 |
| Eigenkapitalquote | 14,4 | 14,8 | 16,1 | 14,5 | 13,2 |

1 Das Jahr 2023 wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).
2 Das Jahr 2022 wurde angepasst.
3 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
4 Inklusive der At Equity einbezogenen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.
5 Operatives Ergebnis zuzüglich des Saldos aus Zu-/Abschreibungen gemäß Kapitalflussrechnung.
6 Zur Ermittlung siehe Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage" unter der Überschrift Kapitalrendite (RoI) .
7 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals.

# Glossar

## Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

**Berufsfamilien**
Zum Beispiel Elektronik, Logistik, Marketing oder Finanzen. Mit der Förderung der Qualifizierung in den Berufsfamilien wird nach und nach eine neue Lehr- und Lernkultur etabliert. Die Fachexperten werden aktiv in die Vermittlung des Fachwissens eingebunden, indem sie ihr Können und Wissen an ihre Kollegen weitergeben.

**Bilanzielle $CO_2$-Neutralität**
Bilanzielle Kohlenstoffdioxid ($CO_2$) Neutralität wird erreicht, wenn anthropogene $CO_2$ Emissionen weltweit durch die Vermeidung, Reduktion und Kompensation über einen spezifischen Zeitraum ausgeglichen werden. Dies schließt alle anderen relevanten Treibhausgase mit ein. Die Vermeidung und Reduktion bilden die Priorität für den Volkswagen Konzern.

**Drehscheibenkonzept**
Konzept einer flexiblen Fertigung, das es ermöglicht, sowohl innerhalb eines Werkes verschiedene Modelle mit variabler Tagesstückzahl zu produzieren als auch die Tagesstückzahl eines Modells zwischen zwei oder mehreren Werken zu variieren.

**End-to-End-Elektronikarchitektur**
Skalierbare Plattform von CARIAD zur sicheren und schnellen Verarbeitung von Daten im digital vernetzten Fahrzeug. Sie verbessert die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Cloud und ermöglicht eine höhere Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge.

**Hybridanleihe**
Die von Volkswagen begebenen Hybridanleihen werden vollständig dem Eigenkapital zugerechnet. Während der unbegrenzten Laufzeit stehen der Emittentin zu bestimmten Terminen Kündigungsrechte zu. Die Zinsausstattung ist bis zur ersten Kündigungsmöglichkeit fixiert und variiert später nach Maßgabe der Anleihebedingungen.

**Hybridantrieb**
Antrieb, bei dem zwei verschiedene Typen von Motoren und Energiespeichern kombiniert werden (in der Regel ein Verbrennungs- und ein Elektromotor).

**Liquefied Natural Gas (LNG)**
Verflüssigtes Erdgas wird benötigt, um Erdgasmotoren für die Langstrecken von Lastkraftwagen und Bussen nutzen zu können, da nur so die erforderliche Energiedichte erzielt wird.

**Modularer E-Antriebs-Baukasten (MEB)**
Baukastensystem für die Herstellung von Elektroautos. Der MEB legt die Parameter für Achsen, Antriebe, Hochvolt-Batterien, Radstände und Gewichtsverhältnisse fest, damit ein Fahrzeug optimal die Anforderungen der Elektromobilität erfüllt. Im Jahr 2020 startete die Produktion der ersten Fahrzeuge auf Basis des MEB in Serie.

**Modularer Querbaukasten (MQB)**
Ausweitung der Modulstrategie auf die Fahrzeugarchitektur für Fahrzeuge mit Anordnung des Motors in Fahrzeugquerrichtung. Durch die modulare Betrachtung werden hohe Synergien zwischen den Fahrzeugen der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, SEAT und Škoda erzielt.

**Plug-in-Hybrid**
Leistungsstufe von Hybridfahrzeugen. Plug-in-Hybrid Electric Vehicles (PHEVs) besitzen eine größere Batterie mit entsprechend hoher Kapazität, die sowohl über den Verbrennungsmotor oder das Bremsen als auch über die Steckdose geladen werden kann. Dadurch erhöht sich die Reichweite des Fahrzeugs.

**Premium Plattform Elektrik (PPE)**
Neue Fahrzeugplattform für elektrisch angetriebene Fahrzeuge der Premium-, Sport- und Luxusklasse. Die Komponenten und Funktionen dieser Plattform sind speziell auf die hohen Anforderungen in diesem Segment zugeschnitten. Mit dieser Plattform werden hohe Synergien insbesondere zwischen den Marken Audi, Porsche und Bentley erzielt.

**Rating**
Systematische Bewertung von Unternehmen im Hinblick auf ihre Bonität. Das Rating wird durch Bewertungsstufen ausgedrückt, die die verschiedenen Rating-Agenturen unterschiedlich definieren.

**Scalable Systems Platform (SSP)**
Die Scalable Systems Platform (SSP) ist eine zukunftsorientierte und wettbewerbsüberlegene Mechatronikplattform für elektrisch angetriebene und volldigitalisierte Fahrzeuge auf Basis einer einheitlichen Software-Architektur. Innovative Technologien und Skalierbarkeit ermöglichen hohe Synergien vom Kleinstwagen bis zur Oberklasse mit der erforderlichen Produktdifferenzierung zwischen den Markengruppen Volumen, Progressive sowie Sport Luxury bei gleichzeitig verringertem Investitionsbedarf.

**Software Defined Vehicles (SDV)**
Fahrzeuge, die mit Fokus auf Software konzipiert und entwickelt werden. Hochgradig digitalisiert mit Hochleistungsrechnern und modernen, eingebetteten Rechnersystemen. Ihre Funktionen lassen sich zentralisiert steuern, über die Lebensdauer aktualisieren und erweitern. Ihre Software dockt flexibel an unterschiedlichste Hardware an - von Steuergeräten bis Sensoren wie Kamera und Lidar. SDVs gelten als Grundlage für sichere, intelligent kommunizierende Fahrzeugflotten, ein neues Kundenerlebnis im Infotainment und hochautomatisierte Fahrfunktionen.

**Testverfahren**
Bisher wurden Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen der in Europa zugelassenen Fahrzeuge auf einem Rollenprüfstand mit Hilfe des „Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ)“ ermittelt. Seit Herbst 2017 wird das bestehende Testverfahren für Abgas und Verbrauch in der EU durch die Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) sukzessive abgelöst. Diese gilt seit Herbst 2017 für neue Fahrzeugtypen und seit Herbst 2018 für alle Neufahrzeuge. Ziel dieses neuen Testzyklus´ ist, $CO_2$-Emissionen und Verbräuche praxisnäher anzugeben. Eine weitere wichtige europäische Verordnung ist auch die Real Driving Emissions (RDE) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, bei der die Emissionen mittels mobiler Abgasmesstechnik zusätzlich auch im realen Straßenverkehr überprüft werden.

**Vehicle-Lifetime-Value**
Der Wert, den ein Fahrzeug für den Volkswagen Konzern inklusive der Handelsorganisation über seinen gesamten Lebenszyklus erwirtschaftet, das heißt beginnend mit den Erträgen aus dem Verkauf, über Erträge während der gesamten Betriebszeit, bis hin zum Recycling am Ende des Fahrzeug-Lebenszyklus.

**Zero-Emissions-Fahrzeuge (ZEV)**
Fahrzeuge, die beim Betrieb keine schädlichen Emissionen aus Verbrennungsgasen aufweisen. Zu den Zero-Emissions-Fahrzeugen zählen beispielsweise reine Elektroautos (BEV) oder Brennstoffzellenfahrzeuge.

**Aktivierungsquote**
Die Aktivierungsquote ist als Relation aus den aktivierten Entwicklungskosten und den gesamten Kosten für Forschung und Entwicklung im Konzernbereich Automobile definiert. Sie stellt den Anteil der gesamten Primärausgaben für Forschung und Entwicklung dar, welcher aktivierungspflichtig ist.

**Ausschüttungsquote**
Die Ausschüttungsquote ist die Summe der auf die Stamm- und Vorzugsaktien entfallenden Dividenden im Verhältnis zum Ergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Die Ausschüttungsquote gibt Auskunft über die Verteilung des Ergebnisses.

**Bruttomarge**
Mit der Bruttomarge wird der prozentuale Anteil des Bruttoergebnisses an den Umsatzerlösen innerhalb einer Periode ermittelt. Die Bruttomarge gibt Auskunft über die Profitabilität nach Kosten des Umsatzes.

**Cash Conversion Rate**
Die Cash Conversion Rate stellt das Verhältnis des Netto Cashflows zum operativen Ergebnis im Konzernbereich Automobile dar. Dieses Verhältnis zeigt die Relation von Mittelüberschuss und operativem Gewinn.

**Dividendenrendite**
Als Dividendenrendite wird die Relation aus Dividende für das Berichtsjahr und dem Schlusskurs des letzten Handelstages des Berichtsjahres je Aktiengattung berechnet und zeigt die Rendite je Aktie. Die Dividendenrendite findet insbesondere Verwendung bei der Aktienbewertung und zum Aktienvergleich.

**Eigenkapitalquote**
Die Eigenkapitalquote gibt den prozentualen Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital zu einem Stichtag an. Diese Quote ist ein Indikator für die Stabilität und Kapitalkraft des Unternehmens und zeigt den Grad der finanziellen Unabhängigkeit.

**Eigenkapitalrendite vor Steuern**
Mit der Eigenkapitalrendite wird das Verhältnis von Gewinn vor Steuern und durchschnittlichem Eigenkapital einer Periode in Prozent dargestellt. Sie ist ein Indikator für die Ertragskraft des Unternehmens und gibt die Verzinsung des Eigenkapitals wieder.

**Kurs-Gewinn-Verhältnis**
Das Kurs-Gewinn-Verhältnis ergibt sich aus der Division des Jahresendkurses je Aktiengattung durch das Ergebnis je Aktie. Es spiegelt die Ertragskraft je Aktie wider und gibt im Mehrjahresvergleich Auskunft über deren Entwicklung.

**Steuerquote**
Bei der Steuerquote handelt es sich um das in Prozent angegebene Verhältnis zwischen den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag und dem Gewinn vor Steuern. Die Steuerquote zeigt den Anteil, der vom erwirtschafteten Gewinn als Steuern abzuführen ist.

**Umsatzrendite vor Steuern**
Als Umsatzrendite ist das in Prozent ausgedrückte Verhältnis von Gewinn vor Steuern und Umsatzerlösen innerhalb einer Periode definiert. Sie zeigt die Höhe des je Umsatzeinheit erwirtschafteten Gewinns. Die Umsatzrendite gibt Auskunft über die Profitabilität der gesamten Geschäftstätigkeit vor Abzug von Steuern vom Einkommen und vom Ertrag.

# Termine 2025

→ 11. März

Jahrespressekonferenz und Investorenkonferenz der Volkswagen AG

→ 30. April

Zwischenbericht Januar – März 2025

→ 16. Mai

Hauptversammlung der Volkswagen AG

→ 25. Juli

Halbjahresfinanzbericht 2025

→ 30. Oktober

Zwischenbericht Januar – September 2025

## Herausgeber

Volkswagen AG
Konzernfinanzpublizität
Brieffach 1848
38436 Wolfsburg, Deutschland
Telefon + 49 (0) 5361 9-0
Fax + 49 (0) 5361 9-28282

## Investor Relations

Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg, Deutschland
E-Mail: ir@volkswagen.de
Internet: www.volkswagen-group.com

## Konzept, Design und Realisation

nexxar GmbH, Wien

## Fotografie

Volkswagen AG

Dieser Geschäftsbericht ist inhouse erstellt mit firesys (exklusive Konzernabschluss).

558.809.629.00