

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Erweiterung der Tagesordnung zur Ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen Aktiengesellschaft am Mittwoch, dem 22. Juni 2016

Zu der am 12. Mai 2016 im Bundesanzeiger veröffentlichten Tagesordnung der am 22. Juni 2016 stattfindenden Ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen Aktiengesellschaft haben Aktionäre gemäß § 122 Abs. 2 Aktiengesetz die Veröffentlichung der folgenden Beschlussgegenstände einschließlich der jeweiligen Beschlussvorschläge und der Begründungen verlangt:

Tagesordnungspunkt 7: Beschlussfassung über die Bestellung eines Sonderprüfers gemäß § 142 Abs. 1 AktG auf Antrag von durch die Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e.V. vertretenen Aktionären

Die Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e.V., Düsseldorf, hat namens und in Vollmacht für die Aktionäre

- College Retirement Equities Fund, New York, USA, vertreten durch TIAA-CREF Investment Management, LLC und
- TIAA-CREF International Equity Index Fund, New York, USA, vertreten durch Teachers Advisors Inc,

gemäß § 122 Abs. 2 S. 1 AktG beantragt, die Tagesordnung zur Hauptversammlung am 22.06.2016 um nachfolgende Gegenstände zu ergänzen:

TOP 7.1:

Beschlussfassung über die Bestellung eines Sonderprüfers gemäß § 142 Abs. 1 AktG zur Prüfung der Frage, ob Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Abgasthematik seit dem 01. Januar 2005 ihre rechtlichen Pflichten verletzt und der Gesellschaft einen Schaden zugefügt haben, insbesondere die Frage wann der Vorstand erstmals Kenntnis von der Abgasthematik hatte oder hätte haben müssen und ob der Vorstand gegen die Ad-Hoc-Publizitätspflicht verstoßen hat, indem er den Kapitalmarkt nicht rechtzeitig über die Abgasthematik aufklärte.

Als Sonderprüfer schlagen wir die Baker Tilly Roelfs AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, (Herr Wirtschaftsprüfer / Steuerberater / Partner Rüdiger Reinke c/o Baker Tilly Roelfs AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Cecilienallee 6-7, 40474 Düsseldorf) vor.

TOP 7.2:

Beschlussfassung über die Bestellung eines Sonderprüfers gemäß § 142 Abs. 1 AktG zur Prüfung der Frage, ob Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Abgasthematik seit dem 15. Mai 2014 ihre rechtlichen Pflichten verletzt und der Gesellschaft einen Schaden zugefügt haben, insbesondere die Frage wann der Vorstand erstmals Kenntnis von der Abgasthematik hatte oder hätte haben müssen und ob der Vorstand gegen die Ad-Hoc-Publizitätspflicht verstoßen hat, indem er den Kapitalmarkt nicht rechtzeitig über die Abgasthematik aufklärte.

Als Sonderprüfer schlagen wir die Baker Tilly Roelfs AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, (Herr Wirtschaftsprüfer / Steuerberater / Partner Rüdiger Reinke c/o Baker Tilly Roelfs AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Cecilienallee 6-7, 40474 Düsseldorf) vor.

TOP 7.3:

Beschlussfassung über die Bestellung eines Sonderprüfers gemäß § 142 Abs. 1 AktG zur Prüfung der Frage, ob die Volkswagen AG hinsichtlich der Abgasthematik die notwendigen Anpassungen am eingerichteten Risikomanagement- und Compiancesystem getroffen hat, um künftige, ähnlich gelagerte Fälle frühzeitig zu unterbinden bzw. aufzudecken oder ob Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG ihre rechtlichen Pflichten verletzt und der Gesellschaft einen Schaden zugefügt haben.

Hier ist insbesondere der Frage nachzugehen, ob die Anpassung am eingerichteten Risikomanagement- und Compiancesystem nach den bisherigen Erfahrungen geeignet ist, um zu verhindern, dass handelnde Personen der Volkswagen AG bei der Manipulation von Abgaswerten oder sonstigen Manipulationen technischer Daten mitwirken können oder durch bewusstes Verschweigen von Tatsachen eine frühere Aufdeckung der Manipulation verhindern können.

Als Sonderprüfer schlagen wir die Baker Tilly Roelfs AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, (Herr Wirtschaftsprüfer / Steuerberater / Partner Rüdiger Reinke c/o Baker Tilly Roelfs AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Cecilienallee 6-7, 40474 Düsseldorf) vor.

Begründung zu TOP 7.1 bis 7.3

1. Die Sonderprüfung ist erforderlich, um die verschiedenen Themenkomplexe rund um die Abgasthematik im Interesse der Volkswagen AG und der Aktionäre aufzuklären und weitere Vermögensschäden abzuwenden sowie künftiges Fehlverhalten zu verhindern. Wie im letzten Jahr bekannt wurde, hat Volkswagen in verschiedenen Diesel-Fahrzeugmodellen eine Software eingesetzt, die dazu führte, dass im Testbetrieb eine geringere Menge an Abgasen bei Dieselfahrzeugen gemessen wurde, als tatsächlich ausgestoßen wurde.

Bereits im Mai 2014 veröffentlichte das Center for Alternative Fuels, Engines & Emissions der West Virginia University die Ergebnisse einer u.a. von der International

Council on Clean Transportation (nachfolgend ICCT), einer gemeinnützigen Umweltorganisation in den USA, in Auftrag gegebenen Studie, in der drei Fahrzeuge mit Dieselmotorisierung auf deren Ausstöße von Abgasen getestet wurden. So heißt es in der Einleitung der Studie, dass das Zentrum für Alternative Treibstoffe, Antriebe und Emissionen (CAFEE) an der West Virginia Universität (WVU) durch den Internationalen Rat für Sauberes Verkehrswesen (ICCT) beauftragt wurde, Praxistests für drei Leichtlast-Diesel-Fahrzeuge durchzuführen, bei denen ein portables Emissionsmessgerät (PEMS) eingesetzt werden und das auf verschiedenen, im Voraus festgelegten Teststrecken mit unterschiedlichen Streckenbedingungen durchgeführt werden sollte, die für eine Mehrheit der in Kalifornien ansässigen Bevölkerung angemessen erscheinen.

Die Testfahrzeuge waren jeweils nach den EPA-Abgasnormen der USA, Tier2 Bin5, zertifiziert. Das als „Vehicle A“ bezeichnete Fahrzeug war ein Kraftfahrzeug der Volkswagen AG mit einem Vierzylindermotor der Baureihe EA 189 mit 2,0 l Hubraum des Modells „Passat“ aus dem Baujahr 2013. Das als „Vehicle B“ bezeichnete Fahrzeug war ein Kfz der Volkswagen AG mit einem Vierzylindermotor der Baureihe EA 189 mit 2,0 l Hubraum des Modells „Jetta“ aus dem Baujahr 2012. Ebenfalls waren die Fahrzeuge mit einer Technologie zur Erfassung der ausgestoßenen Stickoxide (NOx) ausgestattet.

Bei entsprechenden Messungen unter realitätsnahen Bedingungen wurde hinsichtlich der Vehicle A und B festgestellt, dass diese die Grenzwerte der US-Abgasnormen, Tier2 Bin5, um das 15-fache bis 35-fache überstiegen. Auch wurde bei beiden Fahrzeugen festgestellt, dass der Ausstoß von Stickoxiden um 19 % bis 90 % höher war, als in den Abgasgrenzwerten vorgegeben.

Auffällig war bei „Vehicle A“ (Grenzwertüberschreitung um Faktor 35), dass bei Messungen der Abgase unter Laborbedingungen die von der US-Umweltbehörde EPA vorgegebenen Abgaswerte eingehalten wurden, bei den durchgeführten Fahrten unter realen Bedingungen jedoch nicht. Das Fahrzeug „Vehicle B“ (Grenzwertüberschreitung Faktor 15) zeigte unter realen Bedingungen ebenfalls höhere Werte als im Labor, wenn auch nicht im gleichen Ausmaß wie bei „Vehicle A“.

Bei Tests, die nicht unter Laborbedingungen durchgeführt wurden, zeigte sich gerade eine Diskrepanz zu den Ergebnissen, die bei den beiden Fahrzeugen „Vehicle A“ und „Vehicle B“ auftraten. So überstieg „Vehicle A“ die NOx-Werte um das 15- bis 35-fache, „Vehicle B“ um das 5- bis 20-fache der erlaubten Werte nach Tier2-Bin5.

In Folge der Studie des Center for Alternative Fuels, Engines & Emissions der West Virginia University vom 15. April 2014 wurde die US-Umweltbehörde EPA auf die dortigen Testergebnisse aufmerksam und forderte die Volkswagen AG auf, die Testergebnisse zu erklären.

In einer Pressemitteilung vom 30.05.2014 teilte die ICCT der Öffentlichkeit die Erkenntnisse der Studie des Center for Alternative Fuels, Engines & Emissions der West Virginia University vom 15. Mai 2014 mit.

Spätestens hier hätte der Vorstand der Volkswagen AG Kenntnis von den Vorkommnissen haben müssen und den Kapitalmarkt entsprechend mittels einer Ad-Hoc-Mitteilung informieren müssen.

Nachdem die amerikanische Umweltschutzbehörde ihre Ermittlungen fortgesetzt und hatte, führte die Volkswagen AG im Dezember 2014 in den USA eine freiwillige Rückrufaktion durch. Auch gab die Volkswagen AG vor, weitere Tests durchzuführen, um eine Erklärung für die in der Studie vom Mai 2014 veröffentlichten Testergebnisse zu erhalten.

Das CARB begann am 6. Mai 2015 ebenfalls mit eigenen Testreihen, um Erklärungen für die mittlerweile vor einem Jahr bekannt gewordenen Testergebnisse zu finden. Die von dem CARB gefundenen Ergebnisse teilte diese der Volkswagen AG am 8. Juli 2015 mit. Ebenso wurde die EPA von dem CARB informiert.

Auch fand am 19. August 2015 ein Treffen zwischen Vertretern der Volkswagen Group of America und Vertretern des CARB statt. In diesem Treffen räumten die Vertreter der Volkswagen Group of America ein, dass es Unregelmäßigkeiten mit der Software für die Motorsteuerung gegeben habe. Ende August kamen auch die Vorstände der Volkswagen AG zu einem Treffen zusammen, um über den Umgang mit dem CARB zu diskutieren.

Erst nach längerer Korrespondenz mit der US-Umweltbehörde EPA ab dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der Studie und der durchgeführten Rückrufaktion der mit dem Motor EA 189 ausgestatteten Fahrzeuge im Dezember 2014 räumte die Volkswagen AG am 3. September 2015 gegenüber der EPA und dem CARB ein, eine als „Defeat Device“ bezeichnete Software in den Fahrzeugen verbaut zu haben, die Abgaswerte manipulieren konnte, sobald das Computerprogramm registrierte, dass das betreffende Fahrzeug in einem Labor überprüft wird.

2. Die als „Defeat Device“ bezeichnete Software wurde in folgenden Fahrzeugtypen verbaut, die allesamt einen 2,0 l Dieselmotor hatten:

Baujahr	EPA Testgruppe	Marke und Baureihe
2009	9VWXV02.035N	VW Jetta, VW Jetta SportWagen
2009	9VWXV02.0U5N	VW Jetta, VW Jetta SportWagen
2010	AVWXV02.0U5N	VW Golf, VW Jetta, VW Jetta SportWagen, Audi A3
2011	BVWXV02.0U5N	VW Golf, VW Jetta, VW Jetta SportWagen, Audi A3
2012	CVWXV02.0U5N	VW Beetle, VW Beetle Convertible, VW Golf, VW Jetta, VW Jetta SportWagen, Audi A3
2012	CVWXV02.0U4S	VW Passat
2013	DVWCV02.0U5N	VW Beetle, VW Beetle Convertible, VW Golf, VW Jetta, VW Jetta SportWagen, Audi A3
2013	DVWXV02.0U4S	VW Passat
2014	EVWXV02.0U5N	VW Beetle, VW Beetle Convertible, VW Golf, VW Jetta, VW Jetta SportWagen, Audi A3

2014	EVWXV02.0U4S	VW Passat
2015	FVGAV02.0VAL	VW Beetle, VW Beetle Convertible, VW Golf, VW Golf SportWagen, VW Jetta, VW Passat, Audi A3

Am 18. September 2015 gab die Volkswagen AG im Rahmen eines in den USA veröffentlichten „Statements“ öffentlich zu, die Manipulationssoftware „Defeat Device“ zur Unterschreitung der vorgegebenen Abgaswerte eingesetzt zu haben.

Erstmals mit Ad-hoc-Mitteilungen vom 22. September 2015 und 23. September 2015 informierte die Volkswagen AG den Kapitalmarkt über die Abgasmanipulationen. Die Kenntnis von den Manipulationen muss jedoch vorher bereits vorgelegen haben. Entsprechend muss auch eine Ad-Hoc-Mitteilungspflicht vor dem 22. September 2015 entstanden sein.

3. Nach Bekanntwerden der Manipulationen brach der Kurswert der Aktien der Volkswagen AG bei erheblichen Umsätzen massiv ein. Lag der Aktienkurs am 1. September 2015 noch bei EUR 164,35, so fiel der Aktienkurs mit Bekanntwerden der Manipulationen in der Öffentlichkeit auf ca. EUR 101,00 und lag am 6. November 2015 bei EUR 97,18.

Die erhebliche Bedeutung des zwischen dem 19. und dem 22. September 2015 offenbarten Verhaltens der Volkswagen AG zeigt sich auch augenfällig an der Schlusskurs- und Umsatzentwicklung der Vorzugsaktie der Volkswagen AG (ISIN DE0007664039) im maßgeblichen Zeitraum zwischen dem 15. September 2015 und dem 6. November 2015 im Handelssystem XETRA der Deutschen Börse AG.

Datum	Letzter Stand des Tages	Tagesumsatz in Stück
14.09.2015	167,10 €	0,94 Mio.
15.09.2015	169,20 €	0,97 Mio.
16.09.2015	169,65 €	1,21 Mio.
17.09.2015	167,80 €	1,19 Mio.
18.09.2015	162,40 €	3,23 Mio.
21.09.2015	132,20 €	13,75 Mio.
22.09.2015	106,00 €	14,20 Mio.
23.09.2015	111,50 €	11,57 Mio.
24.09.2015	112,15 €	7,31 Mio.
25.09.2015	107,30 €	4,92 Mio.
28.09.2015	99,30 €	5,58 Mio.
29.09.2015	95,20 €	4,58 Mio.
30.09.2015	97,75 €	3,76 Mio.
01.10.2015	96,50 €	3,85 Mio.
02.10.2015	92,36 €	4,30 Mio.
05.10.2015	93,52 €	4,02 Mio.
06.10.2015	97,09 €	3,26 Mio.
07.10.2015	104,00 €	4,08 Mio.

08.10.2015	103,50 €	3,74 Mio.
09.10.2015	106,60 €	2,98 Mio.
12.10.2015	108,55 €	1,89 Mio.
13.10.2015	106,30 €	1,88 Mio.
14.10.2015	106,60 €	2,32 Mio.
15.10.2015	102,80 €	2,12 Mio.
16.10.2015	100,60 €	1,84 Mio.
19.10.2015	99,19 €	1,89 Mio.
20.10.2015	98,70 €	1,23 Mio.
21.10.2015	100,40 €	1,35 Mio.
22.10.2015	103,80 €	1,68 Mio.
23.10.2015	107,70 €	1,65 Mio.
26.10.2015	107,00 €	0,79 Mio.
27.10.2015	105,15 €	0,92 Mio.
28.10.2015	109,35 €	2,43 Mio.
29.10.2015	108,40 €	1,56 Mio.
30.10.2015	109,30 €	0,99 Mio.
02.11.2015	112,70 €	1,47 Mio.
03.11.2015	111,00 €	1,85 Mio.
04.11.2015	100,45 €	5,39 Mio.
05.11.2015	97,50 €	4,03 Mio.
06.11.2015	97,18 €	2,43 Mio.

4. Am 20. September 2015 – unmittelbar nach dem öffentlichen Bekanntwerden der streitgegenständlichen Umstände, veröffentlichte die Volkswagen AG ein Video-Statement ihres seinerzeitigen Vorstandsvorsitzenden Dr. Martin Winterkorn. Dabei ließ die Volkswagen AG durch ihren Vorstandsvorsitzenden u.a. verlauten:

„Bitte glauben Sie mir: Wir werden alles tun, um entstandenen Schaden wieder gutzumachen.“ In einer Anhörung am 8. Oktober 2015 vor dem House Committee on Energy and Commerce, USA, machte der Präsident und Vorstandsvorsitzende der Volkswagen Group of America, Herr Michael Horn, Angaben zu den Vorkommnissen rund um die Manipulationen, die unter anderem in der oben genannten Studie aufgedeckt wurden.

Im Rahmen der Anhörung sagte Herr Horn aus, dass die Volkswagen AG die Manipulationssoftware „Defeat Device“ absichtlich in den betroffenen Fahrzeugen installierte, um die Testergebnisse betreffend die Abgaswerte zu verfälschen.

Herr Horn sagte darüber hinaus aus, dass die Verantwortlichkeit für die Entwicklung und die Prüfung der Dieselmotoren, also auch für den Einbau der Software „Defeat Device“, in Deutschland am Sitz der Volkswagen AG liegt.

Des Weiteren sagte Herr Horn aus, dass die Software bereits im Jahre 2009 verbaut wurde. Jedoch wurde durch Herrn Horn nicht mitgeteilt, wer diese Entscheidung traf, welchem Gremium diese Person angehörte und zu welchem Zeitpunkt die Entscheidung genau fiel.

Auch gab Herr Horn zu, dass die Aussagen betreffend die Studienergebnisse gegenüber den Behörden, der CARB und der EPA, seitens der Volkswagen AG falsch waren.

Am 2. November 2015 teilte die EPA mit, dass laut neuer Testversuche seitens der US-Behörden nun auch Fahrzeuge mit 3-Liter V6-Diesel-Aggregaten wie der VW Touareg aus dem Baujahr 2014, der Porsche Cayenne aus dem Baujahr 2015 und die Audi A6 Quattro, A7 Quattro, A8, A8L und Q5 der neuen 2016er Baureihe die Abgaswerte massiv übersteigen. Dieselben Ergebnisse wurden der Volkswagen AG mit Schreiben vom 2. November 2015 mitgeteilt. Die Volkswagen AG reagierte hierauf mit einer Pressemitteilung vom 2. November 2015, in der die neuen Vorwürfe der EPA zurückgewiesen wurden. Es wurde erklärt, dass keine Software in den genannten Fahrzeugen verbaut sei, um die Abgaswerte in unzulässiger Weise zu verändern.

Dass diese Aussage wiederum falsch war, gab nun der Chef der im Konzern der Volkswagen AG ansässigen Marke Audi, Herr Prof. Dr. Rupert Stadler, zu. Herr Prof. Dr. Rupert Stadler räumte anlässlich eines Treffens mit Vertretern des CARB in den USA ein, dass auch Fahrzeuge mit 3,0-Liter V6-Diesel-Aggregaten eine Software verbaut haben, die als „Defeat Device“ bezeichnet werden können.

5. Da die Manipulationen der Abgaswerte massiven Einfluss auf den Aktienkurs hatten, ist davon auszugehen, dass die Volkswagen AG bzw. die Organe gegen die ihnen obliegende Pflicht zur unverzüglichen Veröffentlichung von ad-hoc-pflichtigen Umständen verstießen, indem diese trotz entsprechender vorheriger Kenntnis keine Ad-hoc-Mitteilungen veröffentlichten. Das Zuwarten mit der Ad-hoc-Mitteilung bis zum 22.09.2015 war nicht gerechtfertigt. Ausweislich der über einen längeren Zeitraum geführten Gespräche mit den US-Behörden muss dem Vorstand bekannt gewesen sein, dass vorliegend die Dieselmotoren manipuliert worden waren.
6. Nachdem auf Grund der Pressemitteilung der EPA am 18.09.2015 die Abgasaffäre öffentlich bekannt wurde, formierten sich mehrere Klageplattformen, bestehend aus institutionellen und privaten Investoren, um die sich auf Grund der Abgasaffäre ergebenden Schadensersatzansprüche gerichtlich geltend zu machen. Im Zuge der eingereichten Klagen wurde die Volkswagen AG gezwungen, sich näher zu den Vorwürfen einer absichtlichen Manipulation der Dieselmotoren zu äußern.

In den schriftsätzlichen Ausführungen ließ die Volkswagen AG verlautbaren, dass der seinerzeitige Vorstandsvorsitzende, Prof. Dr. Martin Winterkorn, bereits im Mai 2014 - und damit kurz nach dem Bekanntwerden der Studie der Universität West Virginia - in seiner Wochenendpost über die aufgetretenen Verdachtsmomente hinsichtlich einer Manipulation informiert worden war. Jedoch wird der genaue Inhalt dieser Notiz in keiner Weise mitgeteilt.

7. Auch wurde seitens mehrerer Techniker der Volkswagen AG und über die Medien bekannt, dass nicht nur vereinzelte Techniker in die Abgasmanipulationen eingeweiht waren, sondern dass auch Manager höherer Ebenen, sowie Vorstände über die Manipulationen Bescheid wussten. Der genaue Zeitpunkt, zu dem jedoch die besagten Techniker den Entschluss fassten, die Manipulationssoftware zu verwenden, wird

nicht benannt. Auch wird der Zeitpunkt nicht benannt wann die Manager höherer Ebenen und Mitglieder des Vorstands genaue Kenntnis von den Manipulationen hatten.

Seitens der Volkswagen AG wurde als Reaktion auf die erhobenen Klagen auch behauptet, dass die „Notice of Violation“ durch die US-Behörden vom 18.09.2015 für die Volkswagen AG überraschend war.

8. Angesichts der behördlichen Mitteilungen der EPA und des CARB verlangten die US-Behörden eine schnellstmögliche Aufklärung der Umstände betreffend die Abgasmanipulation und eine Erläuterung der Testergebnisse, die eindeutig auf die Verwendung eines „Defeat Device“ hinwiesen. Die Volkswagen AG gab dabei auch wie bereits dargestellt vor, zur Aufklärung eigene Testreihen durchführen zu wollen und eine Lösung zu suchen.

Als Ergebnis der eigenen Testreihen gab die Volkswagen AG im Oktober 2014 vor, dass die Resultate der Studie der West Virginia University auf technische Fehler oder unerwartete Bedingungen bei den Testreihen im Labor zurückzuführen sein müssten.

Neben der zusätzlich durchgeführten Rückrufaktion im Dezember 2014 wurden ausweislich der „Notice of Violation“ durch die EPA jedoch keine weiteren konstruktiven Beiträge durch die Volkswagen AG erbracht, um betreffend die Abgasmanipulationen eine Lösung zu finden.

Ferner führte die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Abgasaffäre an, dass der „Ausschuss für Produktsicherheit“ der Volkswagen AG für die Abgasproblematik zuständig war und dieser Ausschuss den problematischen Sachverhalt nicht eskalierte. Damit ist jedoch davon auszugehen, dass ein massives Organisationsverschulden innerhalb der Volkswagen AG vorlag.

Ferner wird auch hier wieder nicht seitens der Volkswagen AG klargestellt, wann bei dem „Ausschuss für Produktsicherheit“ erste Erkenntnisse über Manipulationen an den Dieselmotoren eingingen und wer diese Informationen als erster erhielt. Es fehlt folglich an einer Klarstellung der Volkswagen AG, wer wann genau überhaupt mit der Abgasthematik in Berührung kam und warum keine Eskalation an höhere Stellen erfolgte.

9. Es ist daher im Interesse der Gesellschaft und der Aktionäre, lückenlos aufklären zu lassen, wann genau die Entscheidung zum Einsatz der Betrugssoftware fiel und wer davon Kenntnis hatte um zu prüfen, ob Vorstand und Aufsichtsrat ihre Pflichten verletzt haben.

Die Volkswagen AG lässt durch den Vorstandsvorsitzenden im Geschäftsbericht 2015 auch selbst vortragen, dass alles daran gesetzt werde, die andauernde Krise zu bewältigen, insbesondere mit effektiven technischen Lösungen und mit einer vertrauensvollen Zusammenarbeit mit den Behörden, um die Geschehnisse vollumfänglich und transparent aufzuklären.

Auch wird der Abgasthematik im Geschäftsbericht innerhalb des Konzernlageberichts ein eigenes Kapitel gewidmet. Darin wird unter anderem ausgeführt, dass es in der

Vergangenheit neben individuellem Fehlverhalten auch Prozessdefizite im Bereich der Technik gegeben hat. Verantwortliche Personen oder deren Funktionen innerhalb der Volkswagen AG werden dabei jedoch nicht benannt. Allerdings wird ausgeführt, dass der Ausgangspunkt der Dieselmotorthematik die strategische Entscheidung einer groß angelegten Dieselloffensive in den USA im Jahr 2005 war. Um den in den USA geltenden hohen Anforderungen an Grenzwerte für Schadstoffemissionen gerecht zu werden, entschloss sich nach Angaben im Geschäftsbericht 2015 eine Gruppe von Personen auf Ebenen unterhalb des Vorstandes im Bereich Aggregat-Entwicklung dazu, die Motorsteuerungssoftware zu verändern. Selbst nach den Veröffentlichungen der ICCT-Studie im Mai 2014 wurden die Auffälligkeiten nach dem derzeitigen Erkenntnisstand von den damals zuständigen Vorstandsmitgliedern zunächst nicht als technisches Problem betrachtet.

Jedoch ist es klärungsbedürftig, wann genau die Entscheidung zum Einsatz der „Defeat Devices“ fiel, wer diese Entscheidung traf und wer auf den Ebenen des Managements und des Vorstandes hiervon zu welchem Zeitpunkt Kenntnis hatte. Entsprechend ist zu klären, ob und ab wann spätestens eine Ad-Hoc-Mitteilungspflicht seitens der Volkswagen AG bestanden hat.

10. Darüber hinaus dient die Sonderprüfung der Stärkung des Vertrauens der Aktionäre in die Arbeit des Vorstandes und des Aufsichtsrates. Vor dem Hintergrund der nunmehr bekanntgewordenen Vorfälle seit dem Jahr 2005 ist es von entscheidender Bedeutung zu prüfen, ob das Risikomanagement im Hinblick auf die Prozess- und aufsichtsbehördlichen Risiken entsprechend angepasst und überwacht wird. Hierzu kann der Sonderprüfer auch Einsicht in bereits durch die Volkswagen AG in Auftrag gegebene Gutachten zu den einzelnen Themenkomplexen nehmen und diese im Rahmen der Sonderprüfung verwerten, insbesondere die Gutachten der Anwaltskanzlei Jones Day.

Ferner ist es notwendig, die Struktur des internen Kontrollsystems des Konzerns (auch mit Blick auf die Eignung für das Risikomanagement und die künftige Geschäftstätigkeit) und der aktuellen Compliance-Vorkehrungen zwischen Vorstand und Aufsichtsrat zum Gegenstand einer Sonderprüfung zu machen, um auf diese Weise darauf hinzuwirken, dass die maßgeblichen Gesetze und internen Vorgaben für die Zukunft eingehalten werden bzw. Verstöße erschwert werden und etwaiges Fehlverhalten zügig aufgedeckt wird.

Gegenstand der Sonderprüfung soll sein:

1. Die Prüfung der Frage, ob Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Abgasthematik seit dem 01. Januar 2005 respektive 15. Mai 2014 ihre rechtlichen Pflichten verletzt und der Gesellschaft einen Schaden zugefügt haben, insbesondere die Frage wann der Vorstand erstmals Kenntnis von der Abgasthematik hatte oder hätte haben müssen und ob der Vorstand gegen die Ad-Hoc-Publizitätspflicht verstoßen hat, indem er den Kapitalmarkt nicht rechtzeitig über die Abgasthematik aufklärte.
2. Eine Überprüfung der Angemessenheit des internen Risikomanagementsystems.

3. Eine Überprüfung der Compliance-Vorkehrungen zur Aufdeckung und Verhinderung von Gesetzesverstößen, insbesondere technischen Manipulationen.

Die Ergebnisse der Sonderprüfung sollen in einem schriftlichen Prüfungsbericht zusammengefasst werden. Der Vorstand der Volkswagen AG soll den schriftlichen Prüfungsbericht der Sonderprüfer ab Einberufung der ordentlichen Hauptversammlung 2017 den Aktionären der Volkswagen AG auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich machen. In dem schriftlichen Prüfungsbericht sollen die Sonderprüfer erklären, ob die von ihnen erbetenen Auskünfte erteilt und die von ihnen angeforderten Unterlagen vorgelegt wurden, und ob sie bei der Arbeit behindert wurden.

Tagesordnungspunkt 8: Beschlussfassung über die Bestellung eines Sonderprüfers gemäß § 142 Abs. 1 AktG auf Antrag von durch die DRS Belgium SCRL vertretenen Aktionären

Die DRS Belgium SCRL, Brüssel, Belgien, (Deminor Recovery Services) hat namens und in Vollmacht für die Aktionäre

- **BT Pension Scheme Trustees Limited, London als Treuhänder von BT Pension Scheme, London, Großbritannien,**
- **Arizona PSPRS Trust, Phoenix, USA,**
- **Andra AP-Fonden, Göteborg, Schweden,**
- **New York City Employees' Retirement Systems, New York, USA,**
- **Teachers' Retirement System of the City of New York, New York, USA,**
- **New York City Police Pension Fund, New York, USA,**
- **New York City Fire Department Pension Fund, New York, USA,**
- **New York City Board of Education Retirement System, New York, USA,**
- **Scottish Widows Investment Solutions Funds ICVC für Fundamental Index Global Equity Fund und European (EX UK) Equity Fund, Edinburgh, Großbritannien,**
- **Abbey Life Assurance Company Limited, London, Großbritannien,**
- **HBOS International Investment Funds ICVC für European Fund, Halifax, Großbritannien,**
- **Aberdeen Investment Funds UK ICVC II für Aberdeen European Equity Enhanced Index Fund, London, Großbritannien,**
- **Scottish Widows Overseas Growth Investment Funds ICVC für European Growth Fund, Edinburgh, Großbritannien,**
- **State Street Trustees Limited als Treuhänder von Aberdeen Capital Trust, London, Großbritannien**

verlangt gemäß § 122 Abs. 2 AktG die Ergänzung der Tagesordnung der Ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen Aktiengesellschaft am 22. Juni 2016 um nachfolgenden weiteren Gegenstand:

Beschlussfassung über die Bestellung eines Sonderprüfers gemäß § 142 Abs. 1 AktG zur Prüfung der Frage, ob Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder von VW im Zusammenhang mit den Manipulationen an den Emissionswerten von Dieselfahrzeugen seit dem 23. Juni 2006 ihre rechtlichen Pflichten verletzt und der Gesellschaft einen Schaden zugefügt haben.