

Abschluss Volkswagen AG

Bilanz der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2022

Mio. €	Anhang	31.12.2022	31.12.2021
Aktiva			
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	1.167	953
Sachanlagen	1	8.409	8.349
Finanzanlagen	1	138.940	127.590
		148.516	136.892
Umlaufvermögen			
Vorräte	2	7.816	6.921
Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	3	59.700	32.303
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	4	9.122	10.168
		76.638	49.392
Rechnungsabgrenzungsposten			
Bilanzsumme		225.227	186.336
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	5	1.283	1.283
Stammaktien		755	755
Vorzugsaktien		528	528
Kapitalrücklage	6	15.021	15.021
Gewinnrücklagen	7	11.998	5.767
Bilanzgewinn		12.021	19.101
		40.323	41.172
Sonderposten mit Rücklageanteil	8	17	17
Rückstellungen	9	46.323	45.350
Verbindlichkeiten	10	137.276	98.540
Rechnungsabgrenzungsposten	11	1.288	1.257
Bilanzsumme		225.227	186.336

Dieser Bericht entspricht den Offenlegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs und beinhaltet die Bestandteile eines Jahresfinanzberichts nach dem Wertpapierhandelsgesetz.

Gewinn- und Verlustrechnung der Volkswagen AG
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022

Mio. €	Anhang	2022	2021
Umsatzerlöse	12	79.491	70.917
Herstellungs- und Anschaffungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen		-79.499	-67.424
Bruttoergebnis vom Umsatz		-8	3.494
Vertriebskosten		-5.391	-5.281
Allgemeine Verwaltungskosten		-1.901	-1.692
Sonstige betriebliche Erträge	13	9.332	6.161
Sonstige betriebliche Aufwendungen	14	-7.334	-6.095
Finanzergebnis	15	16.950	8.545
Abschreibungen auf Finanzanlagen		-125	-
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		955	-1.091
Ergebnis nach Steuern = Jahresüberschuss		12.477	4.041

Anhang zum Jahresabschluss der Volkswagen AG per 31.12.2022

Abschluss nach Handelsrecht

Die Volkswagen AG hat ihren Sitz in Wolfsburg, Deutschland, und ist beim Amtsgericht Braunschweig unter der Registernummer HRB 100484 eingetragen. Der Abschluss der Volkswagen AG wurde nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches – unter Beachtung der Regelungen des Aktiengesetzes – aufgestellt.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, wurden einzelne Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Diese Posten sind im Anhang gesondert ausgewiesen. Die Gewinn- und Verlustrechnung wurde nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt. Vermerke, die wahlweise in der Bilanz beziehungsweise in der Gewinn- und Verlustrechnung oder im Anhang zu machen sind, werden insgesamt im Anhang dargestellt. Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet, so dass sich bei Additionen geringfügige Abweichungen ergeben können.

Im Bereich des Elektrizitätssektors übt die Volkswagen AG gemeinsam mit einem Tochterunternehmen die Tätigkeiten Erzeugung und Handel/Vertrieb sowie Elektrizitätsverteilung aus. Daher ist die Volkswagen AG zusammen mit diesem Tochterunternehmen als vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen im Sinne von § 3 Nr. 38 EnWG einzustufen und unterliegt somit den Regelungen des EnWG. Für gewisse Tätigkeiten im Energiesektor sind gemäß § 6b Abs. 3 EnWG grundsätzlich getrennte Konten zu führen (Verpflichtung zur Entflechtung in der Rechnungslegung). Die Volkswagen AG selbst betreibt nur Kundenanlagen gemäß § 3 Nr. 24 b. a) EnWG (Mittel- und Niederspannungsebene). Die Elektrizitätsverteilung durch ein Netz der allgemeinen Versorgung (Hochspannungsebene in Wolfsburg, § 3 Nr. 17 EnWG) erfolgt durch das Tochterunternehmen.

Die Aufstellung des Anteilsbesitzes als Bestandteil des Anhangs ist zusätzlich beim elektronischen Unternehmensregister unter der Internetadresse www.unternehmensregister.de und auf www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar.

Der Vorstand hat den Jahresabschluss am 21. Februar 2023 aufgestellt. Mit dem 21. Februar 2023 endet der Wertaufhellungszeitraum.

Erklärung zum Corporate Governance Kodex gemäß § 161 AktG/§ 285 Nr. 16 HGB

Der Vorstand und der Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 11. November 2022 die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben.

Die Erklärung ist dauerhaft unter www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar.

Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres

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 Dieseldiagnostik 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 Diesellaggregat 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 – 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 2022 waren im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik Sondereinflüsse in Höhe von 0,3 Mrd. € (Vorjahr: 0,7 Mrd. €) zu erfassen, die im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen sind.

Die im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik bestehenden Eventualverbindlichkeiten im Sinne des IAS 37 betragen insgesamt 4,1 Mrd. € (Vorjahr: 4,2 Mrd. €); wobei 3,6 Mrd. € (Vorjahr: 3,6 Mrd. €) auf Anlegerklagen in Deutschland entfallen. Enthalten sind darüber hinaus bestimmte Umfänge von im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik stehenden Sammel- und Masseverfahren und Strafverfahren/Ordnungswidrigkeiten, soweit sie bewertbar sind.

Weitere Angaben zu den Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik finden sich im Konzernlagebericht unter der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“.

RUSSLAND-UKRAINE-KONFLIKT / COVID-19-PANDEMIE / HALBLEITER-KNAPPHEIT

Mit dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts im Februar 2022 kam es neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie- und Rohstoffmärkten kam es zu erheblichen Preissteigerungen und international war ein deutlicher Anstieg der Zins- und Inflationsraten zu verzeichnen.

Zudem verschärfen sich in diesem Zusammenhang direkt nach dem Beginn des Konflikts die Engpässe bei der Teileversorgung. Im Volkswagen Konzern war insbesondere die Zulieferung von Kabelsträngen aus der Ukraine betroffen. Volkswagen hat umgehend Maßnahmen ergriffen, diese Lieferengpässe aus der Ukraine zu beheben, so dass derzeit diesbezüglich keine wesentlichen Lieferengpässe zu verzeichnen sind.

Im Zuge des Konflikts wurden darüber hinaus insbesondere von der EU und den USA unterschiedliche Sanktionen gegen Russland verhängt. Die Sanktionen schränken wirtschaftliche Transaktionen mit Russland ein und haben Auswirkungen auf die russischen Gesellschaften beziehungsweise Werke des Volkswagen Konzerns sowie den Absatz von Fahrzeugen nach Russland. Die Sanktionen betreffen auch das Neugeschäft mit Finanzdienstleistungen in Russland und führen zu Werthaltigkeitsrisiken bestehender vermieteter Vermögenswerte und Finanzforderungen. Volkswagen hat vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und den daraus resultierenden Folgen entschieden, die Produktion von Fahrzeugen in Russland bis auf Weiteres einzustellen. Ebenfalls wurde der Fahrzeugexport nach Russland gestoppt. Ergänzend dazu werden auch bei Lieferung von Ersatzteilen beziehungsweise Bereitstellung von technischen Informationen die jeweiligen Sanktionsvorgaben eingehalten. Darüber hinaus hat Russland selbst in seiner Rolle als Energie-Exporteur Gaslieferungen nach Europa eingeschränkt. Der daraus resultierende Anstieg der Rohstoffpreise und weiter verschärfte Versorgungsengpässe erhöhen die Gefahr einer anhaltend hohen Inflation.

Die russische Teilmobilmachung am 21. September 2022 sowie die darauf folgenden weiteren Verschärfungen der Sanktionen führten zu einer angepassten Risikoeinschätzung in Bezug auf die Situation in Russland im dritten Quartal und die mögliche weitere Entwicklung der Geschäftstätigkeit des Konzerns in Russland.

Im vierten Quartal zeichnete sich keine Entspannung des Russland-Ukraine-Konflikts ab. Daher konkretisierte sich im Volkswagen Konzern die Einstellung der geschäftlichen Tätigkeiten in Russland. In diesem Zusammenhang wurden die Anteile an der OOO Volkswagen Group Rus, Kaluga, in Höhe von 119,1 Mio. € nahezu vollständig abgeschrieben. Des Weiteren wurden Risikovorsorgen insbesondere für erwartete externe Aufwendungen aus der Einstellung der Tätigkeit in Russland vorgenommen.

Insgesamt wurde im Geschäftsjahr durch die unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts ein Aufwand von rund 1 Mrd. € erfasst, welcher in den Kosten der Umsatzerlöse, im Sonstigen betrieblichen Ergebnis sowie im Finanzergebnis ausgewiesen wird.

Im Verlauf des Jahres 2022 wurden die restriktiven Maßnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus SARS-CoV-2 in vielen Ländern weitestgehend aufgehoben. Positiv wirkten die Fortschritte bei der Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung, während das Auftreten der neuen Virusvariante Omikron und deren Subvarianten national wieder zu stark steigenden Infektionszahlen mit meist mildereren Krankheitsverläufen, aber erhöhten Krankenständen führte. Insbesondere in China kam es im Laufe des Jahres 2022 infolge von lokalen Infektionsausbrüchen im Rahmen der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zu strikten Einschränkungen und daraus resultierenden wirtschaftlichen Beeinträchtigungen sowie Störungen in den internationalen Lieferketten. Die Abkehr von dieser Strategie führte zum Jahresende in China zu einer hohen Dynamik im Infektionsgeschehen.

Neben der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie führten anhaltende Versorgungsengpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte.

Siehe hierzu auch die Erläuterungen im Konzernlagebericht 2022, insbesondere in den Kapiteln Geschäftsverlauf, Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, Prognosebericht sowie Risiko- und Chancenbericht.

WESENTLICHE TRANSAKTIONEN

Börsengang der Porsche AG

Im Rahmen des Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG), konnten am 28. September 2022 insgesamt 113.875.000 Vorzugsaktien der Porsche AG zu einem Platzierungspreis von 82,50 € je Vorzugsaktie und damit zu einem Wert von insgesamt rund 9,4 Mrd. € erfolgreich bei Investoren platziert werden – einschließlich 14.853.260 Vorzugsaktien, um mögliche Mehrzuteilungen abzudecken. Die auf den Inhaber lautenden stimmrechtslosen Stückaktien ohne Nennbetrag stammen aus dem Bestand der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart – einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Volkswagen AG. Die gesamte Anzahl der im Rahmen des Börsengangs angebotenen Vorzugsaktien entsprach bis zu 25 % des Vorzugsaktienkapitals der Porsche AG (inklusive Mehrzuteilungen). Die stimmrechtslosen Vorzugsaktien der Porsche AG werden seit dem 29. September 2022 im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt. Bis zur vorzeitigen Beendigung der Stabilisierungsperiode am 11. Oktober 2022 wurden insgesamt 3.794.199 Vorzugsaktien wieder am Markt zurückgekauft. Der Free-Float der Vorzugsaktien beträgt damit nach Beendigung der Stabilisierungsperiode 24,2 % und umfasst 110.080.801 Vorzugsaktien.

Zusätzlich hat der Volkswagen Konzern im Zusammenhang mit dem Börsengang eine Beteiligung von 25 % der Porsche AG Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie an die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche SE), veräußert. Als Gegenleistung hat sich die Porsche SE verpflichtet, einen Kaufpreis von rund 10,1 Mrd. € an die Volkswagen AG zu zahlen; dieser Kaufpreis beinhaltet eine Prämie von 7,5 % auf den Platzierungspreis der Vorzugsaktien je Aktie. Der Vollzug des Erwerbs der Stammaktien erfolgt in zwei Tranchen zu 79.712.501 bzw. 34.162.500 Aktien. Aus dem Verkauf der Anteile hat die Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, einen Ertrag in Höhe von 13,2 Mrd. € erzielt, der über die Ergebnisabführung im Finanzergebnis der Volkswagen AG enthalten ist.

Aufgrund des Beschlusses auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 bestand die Verpflichtung zur Zahlung der um 19,06 € je Stamm- und Vorzugsaktie erhöhten Dividende („Sonderdividende“), was zu einer Gesamtverpflichtung gegenüber den Anteilseignern der Volkswagen AG in Höhe von 9,6 Mrd. € führte. Hierfür wurde zum Bilanzstichtag unter Berücksichtigung der nachfolgend beschriebenen Aufrechnung eine entsprechende Verbindlichkeit erfasst. Der Mittelabfluss war für den 9. Januar 2023 terminiert und ist an diesem Tag erfolgt.

Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich auf eine Aufrechnung der Verpflichtung gegenüber der Porsche SE auf Zahlung der Sonderdividende mit dem Anspruch der Volkswagen AG auf die Zahlung des noch ausstehenden Kaufpreises für die zweite Tranche der Stammaktien geeinigt. Mit der Zahlung der Sonderdividende am 9. Januar 2023 wurde die Aufrechnung vollzogen.

Die Beschäftigten der Volkswagen AG sollen über eine Einmalzahlung von bis zu 2.000 € pro Mitarbeiter am wirtschaftlichen Erfolg der Platzierung der Vorzugsaktien und der Veräußerung der Stammaktien an der Porsche AG partizipieren. Hierfür wurde zum Bilanzstichtag eine Verbindlichkeit in Höhe von 0,3 Mrd. € erfasst.

Im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG hat die Volkswagen AG eine Einzahlung in die Kapitalrücklage der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, in Höhe von 2,8 Mrd. € vorgenommen.

Wesentliche Kapitalmaßnahmen

Zur Finanzierung des Aufbaus der Batteriezellproduktion durch die PowerCo SE, Salzgitter, hat die Volkswagen AG Einzahlungen in die Kapitalrücklage der Porsche Siebte Vermögensverwaltung GmbH, Wolfsburg, in Höhe von 1,7 Mrd. € geleistet.

Zur Finanzierung des Erwerbs von Europcar durch die Green Mobility Holding S.A., Strassen, hat die Volkswagen AG Einzahlungen in die Kapitalrücklage der Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen (VFL), in Höhe von 1,7 Mrd. € vorgenommen. Darüber hinaus hat die Volkswagen AG zur Finanzierung mehrerer Kapitalerhöhungen durch die VFL bei der Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda., São Bernardo do Campo, Einzahlungen in Höhe von 0,9 Mrd. € geleistet.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Die im Vorjahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden beibehalten. Die Erträge aus Beteiligungen, die Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens sowie das Zinsergebnis werden in der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst als Finanzergebnis dargestellt. Der Posten wird unter (15) Finanzergebnis weiter erläutert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten bewertet und planmäßig linear über grundsätzlich drei bis fünf Jahre abgeschrieben. Selbst erstellte immaterielle Vermögensgegenstände werden nicht aktiviert. Geleistete Zuschüsse zu im Eigentum Dritter stehender Vermögensgegenstände werden als entgeltlich erworbene Nutzungsrechte aktiviert und grundsätzlich über fünf Jahre planmäßig abgeschrieben. Nach Vollabschreibung werden Software und geleistete Zuschüsse ausgebucht.

Sachanlagen werden zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten angesetzt und um Abschreibungen vermindert. Erhaltene Investitionszuschüsse werden abgesetzt. Den planmäßigen Abschreibungen des Sachanlagevermögens liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zu Grunde:

	Nutzungsdauer
Gebäude	14 bis 50 Jahre
Gebäude- und Grundstückseinrichtungen	10 bis 35 Jahre
Technische Anlagen und Maschinen	5 bis 20 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung einschließlich Spezialwerkzeuge	3 bis 30 Jahre

Für Zugänge bis zum 31.12.2009 werden im steuerrechtlich zulässigen Umfang grundsätzlich degressive planmäßige Abschreibungen auf bewegliche Sachanlagen mit späterem planmäßigen Übergang auf die lineare Methode unter Berücksichtigung des Einsatzes im Mehrschichtbetrieb vorgenommen. Für das am 31.12.2009 vorhandene Sachanlagevermögen wird das Beibehaltungs- und Fortführungswahlrecht gemäß Artikel 67 Abs. 4 EGHGB ausgeübt. Ab dem 01.01.2010 angeschaffte oder hergestellte bewegliche Gegenstände des Sachanlagevermögens werden linear abgeschrieben.

Geleistete Anzahlungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen werden zum Nennbetrag bewertet.

Bei Zugängen von Vermögensgegenständen werden die Abschreibungen grundsätzlich im Zugangsjahr pro rata temporis verrechnet.

Geringwertige Vermögensgegenstände werden im Jahr der Anschaffung vollständig abgeschrieben und ausgebucht. Des Weiteren werden bestimmte Anlagegegenstände der Betriebs- und Geschäftsausstattung mit Anschaffungskosten bis zu 1.500€, deren betriebsgewöhnliche Nutzungsdauer abgelaufen ist, im Einzelfall als Abgang behandelt.

Außerplanmäßige Abschreibungen werden bei Vorliegen voraussichtlich dauerhafter Wertminderungen vorgenommen; Zuschreibungen erfolgen bis zu den fortgeführten Anschaffungs- und Herstellungskosten, sobald die Gründe für außerplanmäßige Abschreibungen entfallen sind.

Die Anteile an verbundenen Unternehmen und die Beteiligungen sind zu Anschaffungskosten oder mit den niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt. Zur Ermittlung des beizulegenden Wertes der Anteile wird der Ertragswert der Beteiligung herangezogen, der mittels des Discounted-Cashflow-Verfahrens ermittelt wird.

Basis für die Ermittlung ist die vom Management erstellte aktuelle Planung. Diese basiert auf Erwartungen im Hinblick auf die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung. Die Planungsperiode erstreckt sich grundsätzlich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Die Abzinsung der erwarteten Cashflows erfolgt mittels gewichteter Kapitalkosten „WACC“ (Weighted Average Cost of Capital).

Grundsätzlich werden sämtliche Ausleihungen zum Nennbetrag bewertet. Nicht- oder geringverzinsliche Ausleihungen werden zum Barwert bewertet.

Wertpapiere des Anlagevermögens werden mit den Anschaffungskosten beziehungsweise bei Vorliegen einer dauerhaften Wertminderung mit den niedrigeren Zeitwerten bewertet.

Wertpapiere, die als Deckungsvermögen für Altersversorgungsverpflichtungen dienen, werden zum beizulegenden Zeitwert bewertet und mit den entsprechenden Rückstellungen verrechnet. Bei diesen Wertpapieren handelt es sich um Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und die ausschließlich der Erfüllung der Verbindlichkeiten aus Altersversorgungsverpflichtungen dienen. Der beizulegende Zeitwert dieser Vermögensgegenstände entspricht dem Marktpreis (§ 255 Abs. 4 HGB).

Innerhalb der Vorräte werden die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie Waren zu durchschnittlichen Anschaffungs- oder zu niedrigeren Wiederbeschaffungskosten bewertet. Der Wertansatz der unfertigen Leistungen und Erzeugnisse sowie der fertigen Erzeugnisse enthält neben Fertigungsmaterial und Fertigungslohn auch die anteiligen Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen im erforderlichen Umfang. Durch ausreichend bemessene Wertkorrekturen wird allen erkennbaren Lagerungs- und Bestandsrisiken Rechnung getragen. Geleistete Anzahlungen auf Vorräte werden zum Nennbetrag angesetzt.

Die Volkswagen AG bilanziert Emissionszertifikate im Zuteilungs- beziehungsweise Erwerbszeitpunkt. Eine Bewertung erfolgt zu Anschaffungskosten beziehungsweise zum niedrigeren beizulegenden Zeitwert. Kostenlos zugeteilte Emissionszertifikate werden zum Erinnerungswert angesetzt. Der Wert am Stichtag je Zertifikat beträgt 80,90 € pro Tonne CO₂.

Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände werden mit dem Nennbetrag angesetzt. Erkennbare Einzelrisiken sind durch entsprechende Wertkorrekturen auf den niedrigeren beizulegenden Zeitwert berücksichtigt.

Unverzinsliche Forderungen mit Fälligkeiten von mehr als einem Jahr werden unter Anwendung eines laufzeitadäquaten Zinssatzes mit dem Barwert zum Bilanzstichtag ausgewiesen.

Auf fremde Währungen lautende Vermögensgegenstände werden bei ihrer erstmaligen Erfassung mit dem Mittelkurs des Tages umgerechnet. Forderungen mit einer Restlaufzeit von einem Jahr oder weniger werden zum Bilanzstichtag mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag bewertet. Bei längerfristigen Forderungen schlägt sich ein geringerer Kurs am Bilanzstichtag in einer niedrigeren Bewertung der Forderung aufwandswirksam nieder, während ein höherer Kurs (Bewertungsgewinn) unberücksichtigt bleibt. Bei kursgesicherten Forderungen wird von einer Stichtagskursbewertung abgesehen (Einfrierungsmethode).

Erworbene Devisenoptionsrechte werden bis zur Fälligkeit mit ihren Anschaffungskosten beziehungsweise niedrigeren Zeitwerten angesetzt.

Der Ansatz der Wertpapiere des Umlaufvermögens erfolgt zu Anschaffungskosten oder zum niedrigeren beizulegenden Wert.

Kassenbestände und Guthaben bei Kreditinstituten sind zum Nennbetrag bewertet.

Im aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden Ausgaben vor dem Abschlussstichtag erfasst, die Aufwand innerhalb eines bestimmten Zeitraums danach darstellen.

Latente Steuern erfassen zeitliche Unterschiede für Differenzen zwischen den handels- und steuerrechtlichen Wertansätzen aller Bilanzposten. Da die Volkswagen AG als Organträgerin auch Steuerschuldnerin für die verbundenen Unternehmen ist, mit denen ein Ergebnisabführungsvertrag besteht, werden bei der Ermittlung der latenten Steuern auch deren Differenzen berücksichtigt. Die Volkswagen AG ist außerdem als Mitunternehmer an Personengesellschaften beteiligt. Die latenten Steuern auf die Differenz zwischen handels- und steuerrechtlichen Wertansätzen sind, soweit es die Körperschaftsteuer betrifft, ebenfalls bei der Volkswagen AG auszuweisen. Die Ermittlung der latenten Steuern auf diese Differenzen erfolgt mit einem durchschnittlichen Ertragssteuersatz von 30,0 % beziehungsweise mit 15,8 % bei temporären Differenzen, die auf unterschiedliche Bilanzansätze bei Personengesellschaften zurückgehen, an denen die Volkswagen AG beteiligt ist. Auf die Aktivierung aktiver Überhänge latenter Steuern wird entsprechend des Wahlrechts des § 274 HGB verzichtet.

In Deutschland wurden Zinsen für Steuernachzahlungen bis 2018 mit einem Zinssatz in Höhe von 6 % und ab 2019 mit einem Zinssatz von 1,8 % ermittelt.

Die Unterschiedsbeträge aus den Vorjahren zwischen den handelsrechtlich gebotenen und den steuerrechtlich zulässigen niedrigeren Wertansätzen wurden in den Sonderposten mit Rücklageanteil auf der Passivseite der Bilanz eingestellt.

Bestehende Sonderposten werden beibehalten, da diese vor dem Umstellungsjahr auf die Vorschriften des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes gebildet wurden. Ihre Abwicklung erfolgt planmäßig erfolgswirksam; sie basieren auf den Vorschriften des § 3 Abs. 2 Zonenrandförderungsgesetz, des § 6b EStG/R 6.6 EStR, des § 7d EStG, des § 82d EStDV und des R 35 EStR. Seit dem 1. Januar 2010 werden keine Sonderposten neu gebildet.

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Grundsätzen bewertet, wobei das Anwartschaftsbarwertverfahren für leistungsorientierte Zusagen (Projected Unit Credit Method) verwendet wird. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet. Neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften werden auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten sowie weitere relevante Größen berücksichtigt. Der von der Deutschen Bundesbank veröffentlichte Abzinsungssatz (10 Jahresdurchschnittssatz) zum 31. Dezember 2022 wird verwendet. Dieser Wert wird gemäß § 253 Abs. 2 HGB als Rechnungszinssatz in Höhe von 1,78 % bei einer Restlaufzeit von 15 Jahren der Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen zu Grunde gelegt. Bei den wertpapiergebundenen Pensionsverpflichtungen erfolgt gemäß § 246 Abs. 2 HGB eine Saldierung des Zeitwerts des Fondsvermögens mit dem Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen. Der beizulegende Zeitwert des Fondsvermögens wird anhand des Marktwertes ermittelt.

Rückstellungen für Verpflichtungen aus Altersteilzeitverträgen werden ebenfalls nach versicherungsmathematischen Grundsätzen unter Berücksichtigung zu erwartender Gehaltssteigerungen sowie aktueller Sterbetafeln bewertet. Für die Abzinsung gemäß § 253 Abs. 2 HGB wird ein Rechnungszinssatz von 0,52 % verwendet. Dieser wurde aus einem siebenjährigen Durchschnitt bei einer Restlaufzeit von zwei Jahren abgeleitet. Für die im Berichtsjahr abgeschlossenen Verträge wird unterstellt, dass die zugesagten Leistungen Entlohnungscharakter haben. Folglich werden die Aufstockungsbeträge pro rata temporis über den Erdienungszeitraum angesammelt.

Steuerrückstellungen und sonstige Rückstellungen werden nach den Grundsätzen vernünftiger kaufmännischer Bewertung ermittelt.

Erkennbaren Risiken und ungewissen Verbindlichkeiten wird auf Basis einer vernünftigen kaufmännischen Beurteilung durch ausreichende Dotierung von Rückstellungen zum notwendigen Erfüllungsbetrag unter Berücksichtigung erwarteter künftiger Preis- und Kostensteigerungen Rechnung getragen. Sie decken in diesem Rahmen alle erkennbaren Risiken aus zukünftigen Inanspruchnahmen ab.

Rückstellungen mit einer voraussichtlichen Restlaufzeit von mehr als einem Jahr sind mit einem laufzeitadäquaten Zinssatz abgezinst worden.

Die Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen werden unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten Schadensverlaufs bei den ausgelieferten Fahrzeugen gebildet. Bei den im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Gewährleistungsrückstellungen wurden in Abhängigkeit von Baureihe, Modelljahr und Land vor allem Annahmen zu den Arbeitszeiten, Materialkosten und Lohnstundensätzen beziehungsweise Fahrzeugwerten bei einem Rückkauf getroffen. Diesen Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde. Diese beruhen auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie beispielsweise historische Erfahrungswerte zu den oben genannten Parametern.

Der Ermittlung der Rückstellung für Rechtstreitigkeiten aus der Dieselthematik, die straf- und verwaltungsrechtliche Verfahren sowie produktbezogene Klagen einschließlich angemessener Verteidigungs- und Rechtsberatungsaufwendungen umfasst, wurde der auf der Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen wahrscheinlichste Betrag zugrunde gelegt.

Jubiläums- und Sterbegeldrückstellungen werden ebenfalls unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens bewertet.

Verbindlichkeiten werden mit dem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Verbindlichkeiten in fremder Währung werden bei ihrer Erfassung mit dem Mittelkurs des Tages umgerechnet. Kurzfristige Fremdwährungsverbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit von einem Jahr oder weniger werden mit dem Devisenkassamittelkurs bewertet. Langfristige Fremdwährungsverbindlichkeiten werden aufwandswirksam höher angesetzt, wenn der Kurs am Bilanzstichtag höher ist. Ein niedrigerer Kurs (Bewertungsgewinn) wird nicht berücksichtigt.

Erhaltene Anzahlungen werden zum Nennbetrag angesetzt.

Im passiven Rechnungsabgrenzungsposten werden Einnahmen vor dem Abschlussstichtag ausgewiesen, die Erträge innerhalb eines bestimmten Zeitraums danach darstellen.

Zur Bewertung von Devisen- und Warentermingeschäften wird jeweils der vereinbarte Kurs mit dem Terminkurs gleicher Fälligkeit zum Bilanzstichtag verglichen. Ein sich daraus ergebender unrealisierter Verlust wird zurückgestellt. Eine positive Differenz (Bewertungsgewinn) wird nicht berücksichtigt. Eine Aufrechnung von Gewinnen und Verlusten erfolgt nicht. Das Bewertungsergebnis wird auf den Barwert abgezinst.

Soweit möglich und sinnvoll werden zu Sicherungszwecken geschlossene derivative Finanzinstrumente mit vergleichbaren Risiken der Grundgeschäfte zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Diese werden nach der Einfrierungsmethode bilanziert; d.h. in dem Umfang und für den Zeitraum, in dem sich die gegenläufigen Wertänderungen oder Zahlungsströme ausgleichen, findet keine buchmäßige Erfassung der Bewertung statt. In einigen Fällen wird die Durchbuchungsmethode angewendet; d.h. gegenläufige Wertänderungen oder Zahlungsströme werden buchmäßig erfasst und gleichen sich aus.

Die Bewertung der nicht in Bewertungseinheiten einbezogenen Geschäfte erfolgt einzeln zu Marktwerten. Sich ergebende unrealisierte Verluste werden ergebniswirksam berücksichtigt. Durch kombinierte Zins- und Währungstauschvereinbarungen (Cross-Currency-Interest-Rate-Swaps) und Devisentermingeschäfte unterlegte Vermögensgegenstände oder Schulden werden bei ihrer erstmaligen Erfassung zu den vertraglich vereinbarten Kursen umgerechnet. Geschäftsvorfälle in fremder Währung werden mit den jeweiligen Tageskursen oder den dazu vereinbarten Kursen in Ansatz gebracht. Drohende Kursverluste am Bilanzstichtag werden bei der Bewertung berücksichtigt.

Beteiligungen werden mit dem Kurs im Zugangszeitpunkt angesetzt.

Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Material- und Lohnkosten sowie anteiliger Material- und Fertigungsgemeinkosten einschließlich Abschreibungen. Verwaltungskostenanteile bleiben außer Ansatz.

Die Herstellungs- und Anschaffungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen enthalten sämtliche Aufwendungen aus dem Materialbeschaffungs- und Herstellungsbereich und für Handelswaren, die Kosten für Forschung und Entwicklung sowie Aufwendungen für Gewährleistungen und Produkthaftpflicht inklusive der von Tochterunternehmen weiterberechneten Beträge.

In den Vertriebskosten werden Personal- und Sachkosten der Vertriebsstellen sowie Versand-, Werbe-, Verkaufsförderungs-, Marktforschungs- und Kundendienstkosten ausgewiesen.

Zu den Allgemeinen Verwaltungskosten gehören Personal- und Sachkosten der Verwaltungsstellen.

Die Sonstigen Steuern werden den Funktionsbereichen zugeordnet.

Erläuterungen zur Bilanz

(1) ANLAGEVERMÖGEN

Die Aufgliederung der in der Bilanz zusammengefassten Anlagepositionen und ihre Entwicklung im Berichtsjahr sind auf den Seiten 13 bis 14 dargestellt.

Die Investitionen betragen:

Mio. €	2022	2021
Immaterielle Vermögensgegenstände	363	266
Sachanlagen	2.188	2.393
Finanzanlagen	12.066	6.545
	14.617	9.204

Den Zugängen im Finanzanlagevermögen in Höhe von 12,1 Mrd. € (Vorjahr: 6,5 Mrd. €) stehen Abgänge in Höhe von 0,6 Mrd. € (Vorjahr: 0,6 Mrd. €) gegenüber.

Abschreibungen wurden vorgenommen auf:

Mio. €	2022	2021
Immaterielle Vermögensgegenstände	138	132
Sachanlagen	2.141	2.021
Finanzanlagen	125	-
	2.404	2.154

Degressive Abschreibungen werden weiterhin auf Vermögenswerte vorgenommen, die vor Einführung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes aktiviert wurden. Die Abschreibungen auf Sachanlagen enthalten in Höhe von 3,1 Mio. € (Vorjahr: 3,6 Mio. €) degressive Abschreibungen.

Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen betreffen im Wesentlichen notwendige Wertminderungen auf die Anteile an der OOO Volkswagen Group Rus, Kaluga, im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt. Hierzu verweisen wir auf den Abschnitt „Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres“.

Angaben gemäß § 285 Nr. 26 HGB

Wertpapier-Fonds (Werte zum 31.12.2022)

Mio. €	Buchwert (BW)	Marktwert (MW)	MW-BW	Ausschüttung 2022	Tägliche Rückgabe möglich
UI-TV Fonds ¹	14.553	13.510	-1.043	88	ja
UI-ZW Fonds ¹	2.184	2.184	-	52	ja
UI-BAV Fonds ¹	5.547	5.547	-	126	ja
UI-SA Fonds ¹	700	700	-	0	ja

¹ Ausschüttungen des Geschäftsjahres 2022 betreffen 2021.

Die Anlageziele der Fonds sind eine laufzeitadäquate Verzinsung bei entsprechender Risikostreuung über die Wertpapierklassen Aktien, festverzinsliche Wertpapiere, Geldvermögen und sonstige Vermögenswerte. Diese werden national wie auch international angelegt, wobei die Fondsanteile täglich zurückgegeben werden können. Die Ermittlung der Marktwerte erfolgt anhand von Börsenkursen.

Der UI-TV Fonds (Treasury-Fonds) wird bei der Volkswagen AG dem Anlagevermögen zugeordnet und zu Anschaffungskosten bewertet. Eine Wertberichtigung des UI-TV Fonds auf den niedrigeren beizulegenden Zeitwert wurde in 2022 nicht vorgenommen, weil keine voraussichtlich dauernde Wertminderung gegeben war.

Bei dem UI-ZW Fonds (Zeit-Wert-Fonds), dem UI-SA Fonds (sicherheitsorientierter Rentenfonds) und dem UI-BAV Fonds (BAV-Sondervermögen) handelt es sich um zum Zeitwert bewertete Sondervermögen, die ausschließlich zur Erfüllung von Verpflichtungen im Rahmen der betrieblichen Altersversorgung und vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen. Das Vermögen dieser Fonds wird mit den dazugehörigen Verpflichtungen saldiert. Auf Grund des vergleichsweise niedrigen Rechnungszinssatzes für die Altersversorgungsverpflichtung übersteigt der Erfüllungsbetrag den Zeitwert des UI-BAV Fonds, sodass eine Rückstellung auszuweisen ist. Aus der Zeitwertbewertung der Fonds resultierende Aufwendungen und Erträge werden sofort ergebniswirksam erfasst.

Bei dem UI-SA Fonds handelt es sich um eine Kombination aus Spezialfonds und verzinsten Kapitalanlage (Kapitalisierungsprodukt).

Entwicklung des Anlagevermögens

Mio. €	BRUTTOBUCHWERTE				Anschaffungs-/ Herstellungskosten 31.12.2022
	Anschaffungs-/ Herstellungskosten 01.01.2022	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	880	80	201	82	1.079
Geleistete Anzahlungen	414	283	-211	-	486
	1.294	363	-11	82	1.564
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	6.555	106	54	8	6.707
Technische Anlagen und Maschinen	12.954	271	258	309	13.173
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	25.398	1.025	454	590	26.287
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.453	787	-755	13	1.472
	46.360	2.188	11	920	47.639
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	114.231	8.466	-	400	122.298
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3.525	23	-	190	3.359
Beteiligungen	1.231	-	-	-	1.231
Wertpapiere des Anlagevermögens	10.990	3.577	-	0	14.567
Sonstige Ausleihungen	20	-	-	1	18
	129.998	12.066	-	591	141.473
Gesamt Anlagevermögen	177.652	14.617	-	1.593	190.677

Kumulierte Abschreibungen 01.01.2022	WERTBERICHTIGUNGEN				Kumulierte Abschreibungen 31.12.2022	Buchwerte 31.12.2022	Buchwerte 31.12.2021
	Abschreibungen laufendes Jahr	Abgänge	Umbuchungen	Zuschreibungen			
341	138	82	-	-	397	682	540
-	-	-	-	-	-	486	414
341	138	82	-	-	397	1.167	953
4.763	125	6	-	-	4.882	1.825	1.791
11.371	623	304	0	-	11.690	1.483	1.583
21.877	1.393	611	-0	-	22.659	3.629	3.521
-	-	-	-	-	-	1.472	1.453
38.011	2.141	922	-	-	39.230	8.409	8.349
2.147	119	-	-	-	2.266	120.032	112.085
-	-	-	-	-	-	3.359	3.525
247	6	-	-	-	254	978	984
14	-	-	-	0	14	14.553	10.976
-	-	-	-	-	-	18	20
2.408	125	-	-	0	2.534	138.940	127.590
40.760	2.404	1.003	-	0	42.161	148.516	136.892

(2) VORRÄTE

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.058	3.163
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1.411	1.146
Fertige Erzeugnisse und Waren	3.073	2.341
Geleistete Anzahlungen	274	271
	7.816	6.921

In der gesamten Industrie gibt es weiterhin Versorgungsengpässe in Bezug auf Halbleiterkomponenten. Die Bestände an unfertigen Erzeugnissen und Rohstoffen sind weiterhin auf einem hohen Niveau. Zudem haben sich die fertigen Erzeugnisse im Vergleich zum 31. Dezember 2021 aufgrund von mangelnden Transportkapazitäten erhöht.

(3) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.501	1.168
<i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr</i>	36	39
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	43.169	26.852
<i>davon aus Lieferungen und Leistungen</i>	6.929	5.566
<i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr</i>	3.131	3.079
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.207	1.612
<i>davon aus Lieferungen und Leistungen</i>	1.178	1.597
<i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr</i>	-	-
Sonstige Vermögensgegenstände	13.823	2.671
<i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr</i>	264	182
	59.700	32.303

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen bestehen neben den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen hauptsächlich aus Darlehen mit kurz- und mittelfristigen Laufzeiten sowie aus Forderungen im Zusammenhang mit Gewinnausschüttungen inklusive weiterberechneter Ertragsteuern.

Die Sonstigen Vermögensgegenstände enthalten vor allem Termingelder bei Kreditinstituten mit einer Laufzeit von drei Monaten bis zu einem Jahr in Höhe von 11,2 Mrd. € (Vorjahr: 0,5 Mrd. €). Des Weiteren sind noch nicht fällige Steuererstattungen in Höhe von 1.459 Mio. € (Vorjahr: 929 Mio. €), gezahlte Optionsprämien in Höhe von 401 Mio. € (Vorjahr: 297 Mio. €) und geleistete Anzahlungen in Höhe von 365 Mio. € (Vorjahr: 327 Mio. €) enthalten.

(4) KASSENBESTAND, GUTHABEN BEI KREDITINSTITUTEN

Von den Guthaben bei Kreditinstituten (9,1 Mrd. €; Vorjahr: 10,2 Mrd. €) werden insgesamt 2,4 Mrd. € (Vorjahr: 2,4 Mrd. €) bei einem verbundenen Unternehmen gehalten. Die Guthaben bei Kreditinstituten enthalten nicht disponible kurzfristige Festgelder mit einer maximalen Laufzeit von drei Monaten in Höhe von 6,6 Mrd. € (Vorjahr: 7,6 Mrd. €). Bei dem verbundenen Unternehmen bestehen Verpfändungen in Höhe von 2,4 Mrd. € (Vorjahr: 2,4 Mrd. €).

(5) GEZEICHNETES KAPITAL

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.

Das Gezeichnete Kapital setzte sich unverändert aus 295.089.818 nennwertlosen Stammaktien und 206.205.445 nennwertlosen Vorzugsaktien zusammen und beträgt 1.283 Mio. € (Vorjahr: 1.283 Mio. €).

Der Ansatz der Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen, der sich nach Maßgabe des entsprechenden durchschnittlichen Marktzinssatzes aus den vergangenen sieben Geschäftsjahren ergeben würde, übersteigt den in der Bilanz angesetzten Betrag um 2,0 Mrd. €. Dieser Betrag ist gemäß § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB ausschüttungsgesperrt.

Das Fondsvermögen zur Deckung der Pensionsverpflichtungen und der Verpflichtungen aus Zeit-Wert-Guthaben wird gemäß § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Da der beizulegende Zeitwert niedriger als die historischen Anschaffungskosten des Fondsvermögens ist, enthält das handelsrechtliche Jahresergebnis unrealisierte Verluste. Folglich besteht diesbezüglich im Jahresabschluss 2022 keine Ausschüttungssperre gemäß § 268 Abs. 8 Satz 3 HGB.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 14. Mai 2019 besteht bis zum 13. Mai 2024 ein Genehmigtes Kapital zur Ausgabe von neuen, auf den Inhaber lautenden Vorzugsaktien von bis zu 179 Mio. €.

(6) KAPITALRÜCKLAGE

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Kapitalrücklage	15.021	15.021

Die Kapitalrücklage setzt sich aus den Aufgeldern aus diversen Kapitalerhöhungen (14.695 Mio. €), der Begebung von Optionsanleihen (219 Mio. €) sowie einem Einstellungsbetrag von 107 Mio. € aufgrund der in 2006 durchgeführten Kapitalherabsetzung zusammen.

(7) GEWINNRÜCKLAGEN

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Gesetzliche Rücklage	31	31
Anderer Gewinnrücklagen	11.967	5.736
	11.998	5.767

In die Anderen Gewinnrücklagen wurden 6.230 Mio. € aus dem Jahresergebnis gemäß § 58 Abs. 2 AktG eingestellt.

(8) SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGEANTEIL

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Steuerrechtliche Abschreibungen	17	17
	17	17

(9) RÜCKSTELLUNGEN

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	25.259	21.261
Steuerrückstellungen	3.411	4.842
Sonstige Rückstellungen	17.654	19.247
	46.323	45.350

Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Leistungen hängen in der Regel von der Beschäftigungsdauer und dem Entgelt der Mitarbeiter ab. Bei der Volkswagen AG basieren die Altersversorgungssysteme auf Leistungszusagen, wobei zwischen rückstellungsfinanzierten (nicht wertpapiergebundenen) und extern finanzierten (wertpapiergebundenen) Versorgungssystemen unterschieden wird.

Der Bewertung der Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen liegen folgende Annahmen zugrunde:

	31.12.2022	31.12.2021
Rechnungszins	1,78%	1,87%
Lohn- und Gehaltstrend	3,28%	3,30%
Rententrend	2,20%	1,70%
Fluktuation	1,10%	1,10%
Rechnungsgrundlagen	Richttafeln 2018 G RV-Altersgrenzen- anpassungsgesetz 2007	Richttafeln 2018 G RV-Altersgrenzen- anpassungsgesetz 2007
Altersgrenzen		

Bei der Ermittlung des Prozentsatzes für den Gehaltstrend wird der Karrieretrend als Zuschlag auf die Regelgehaltserhöhung berücksichtigt. Der zur Abzinsung verwendete Rechnungszins basiert auf dem durchschnittlichen Marktzinssatz, der sich aus den vorangegangenen zehn Geschäftsjahren ergibt. Aufgrund der anhaltenden Inflation wurde der Rententrend um 0,5 %-Punkte erhöht.

Die in der Bilanz ausgewiesenen Pensionsverpflichtungen setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Wertpapiergebundene Pensionsverpflichtungen		
Anschaffungskosten des Pensionsfonds	6.122	5.611
Zeitwert des Pensionsfonds	5.547	6.040
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen im Pensionsfondsmodell (Zeitwert)	10.860	9.131
Saldierung mit Zeitwert des Pensionsfonds (gem. § 246 Abs. 2 HGB)	5.313	3.091
Nicht wertpapiergebundene Pensionsverpflichtungen		
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen außerhalb des Pensionsfondsmodells	19.946	18.169
In der Bilanz ausgewiesene Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	25.259	21.261

Wertpapiergebundene Altersversorgungszusage

Das Fondsvermögen der wertpapiergebundenen Pensionsverpflichtungen wird mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Der Erfüllungsbetrag der Verpflichtung übersteigt aufgrund des vergleichsweise niedrigen Rechnungszinssatzes den Zeitwert des Pensionsfonds, sodass eine Rückstellung auszuweisen ist. Die betriebliche Altersversorgung bei der Volkswagen AG beruht seit 1996 in Deutschland auf einer Rentenbausteinzusage. Seit dem 1. Januar 2001 ist dieses Modell zu einem Pensionsfonds weiterentwickelt worden. Dabei wird der jährliche vergütungsabhängige Versorgungsaufwand treuhänderisch durch den Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg, in Fonds angelegt. Dieses Modell bietet durch die Fondsanlage die Chance zu einer Steigerung der Versorgungsansprüche und sichert diese zusätzlich vollständig ab.

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung verrechnet:

Mio. €	2022	2021
Wiederangelegte Ausschüttungen aus dem Pensionsfonds	126	93
Bewertung des Pensionsfonds	-1.003	237
Wertentwicklung	-877	330
Ergebniswirksame Anpassung der wertpapiergebundenen Pensionsverpflichtungen	877	-330
Saldierung Erträge und Aufwendungen	-	-

Sonstige Rückstellungen

Wesentliche Vorsorgen wurden gebildet für vertriebsbezogene Aufwendungen einschließlich Gewährleistungen (7,6 Mrd. €; Vorjahr: 8,0 Mrd. €), Rechts- und Prozessrisiken (1,2 Mrd. €; Vorjahr: 1,7 Mrd. €) und für Personalkosten (4,7 Mrd. €; im Wesentlichen für Dienstjubiläen, Sondervergütungen, Altersteilzeit und andere Kosten der Belegschaft; Vorjahr: 4,5 Mrd. €).

Innerhalb der Rückstellungen für Personalkosten sind Verpflichtungen aus Zeit-Wert-Guthaben von Mitarbeitern enthalten. Die Volkswagen AG gibt seit dem 01.01.1998 das Zeit-Wertpapier als Vorsorgekonzept zur Lebensarbeitszeitplanung aus. Auf dieser Basis können Mitarbeiter sogenannte Zeit-Wert-Guthaben erwerben, die Verpflichtungen der Volkswagen AG darstellen. Zur Sicherung der Ansprüche der Mitarbeiter wurde ein anerkannter Spezialfonds (Zeit-Wertfonds) aufgelegt. Zusätzlich wird in einen sicherheitsorientierten Rentenfonds investiert. Das Modell bietet durch die Fondsanlage die Chance einer Steigerung der Zeit-Wertansprüche und sichert diese zusätzlich vollständig ab.

Das aus beiden Fonds bestehende Deckungsvermögen wird gemäß § 253 Abs. 1 HGB mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Der beizulegende Zeitwert der verrechneten Vermögensgegenstände der Zeit-Wertfonds wurde anhand von Marktpreisen (Börsenkurse) auf dem aktiven Markt bestimmt. Das Fondsvermögen und die Verpflichtungen aus dem Zeit-Wertpapier werden saldiert:

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Anschaffungskosten der Zeit-Wertfonds	3.285	3.174
Zeitwert der Zeit-Wertfonds	2.884	3.137
Erfüllungsbetrag der Zeit-Wertverpflichtung	2.964	3.142
Saldierung Zeitwert der Zeit-Wertfonds mit Zeitwert Erfüllungsbetrag der Zeit-Wertverpflichtung	80	5

Folgende Beträge wurden verrechnet:

Mio. €	2022	2021
Wiederangelegte Ausschüttungen aus Zeit-Wertfonds einschl. Effekte aus Realisierung	32	34
Bewertung der Zeit-Wertfonds	-418	71
Wertentwicklung	-386	105
Ergebniswirksame Anpassung der wertpapiergebundenen Zeit-Wertverpflichtung	386	-105
Saldierung Erträge und Aufwendungen	-	-

(10) VERBINDLICHKEITEN

Mio. €	RESTLAUFZEIT				
	31.12.2022	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon 1 - 5 Jahre	davon über 5 Jahre
Art der Verbindlichkeit					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.462	647	2.814	2.812	2
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	209	209	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.248	3.248	-	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	118.017	78.258	39.758	24.895	14.863
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.754	1.754	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	10.586	10.363	223	223	-
<i>davon aus Steuern</i>	166	166	0	0	-
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	40	40	-	-	-
	137.276	94.480	42.796	27.930	14.865

Mio. €	RESTLAUFZEIT				
	31.12.2021	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon 1 - 5 Jahre	davon über 5 Jahre
Art der Verbindlichkeit					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.165	846	2.320	2.315	5
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	309	309	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.178	2.178	-	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	90.056	43.101	46.956	24.866	22.090
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.082	1.082	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	1.750	1.584	166	166	-
<i>davon aus Steuern</i>	157	157	0	0	-
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	40	40	-	-	-
	98.540	49.099	49.441	27.346	22.095

Die im Dezember 2019 durch die Volkswagen AG abgeschlossene syndizierte Kreditlinie in Höhe von 10,0 Mrd. € war zum Jahresende 2022 ungenutzt.

Im Februar 2022 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2015 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 7 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1,1 Mrd. € gekündigt. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 21. März 2022 erfolgt.

Die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande (VIF), platzierte im März 2022 zwei Hybridanleihen mit einem Gesamtvolumen von 2,25 Mrd.€. Im November 2022 hat die Volkswagen AG eine über die VIF, (Emittentin) im Jahr 2017 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 5,5 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1,5 Mrd. € gekündigt. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 14. Dezember 2022 erfolgt.

Im Juni 2022 folgte der zweite Green Bond unter dem in 2020 vorgestellten Green Finance Framework. Mit 1,5 Mrd. € konnten die Aufwendungen aus dem Green-Project-Portfolio der Jahre 2017 bis 2020 beinahe vollständig refinanziert werden.

Im November 2022 stellte der Volkswagen Konzern ein neues Green Finance Framework vor. Dieses ermöglicht es dem Unternehmen, EU-taxonomiekonforme Investitionsausgaben zu finanzieren, wobei Volkswagen

sich freiwillig auf vollelektrische Fahrzeuge beschränkt. Darauf basierend konnten noch im selben Monat 2,5 Mrd. € über drei grüne Anleihen platziert werden.

Über den amerikanischen Refinanzierungsmarkt konnte die Volkswagen Group of America Finance, LLC, Herndon / VA im Mai 2022 3 Mrd. USD von Investoren aufnehmen.

Zudem wurden im kanadischen Refinanzierungsmarkt im November 2022 Schuldverschreibungen in Höhe von 750 Mio. CAD durch die VW Credit Canada, Inc., St. Laurent / QC, / Crédit VW Canada, Inc. ausgegeben.

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 4,2 Mrd. € (Vorjahr: 3,2 Mrd. €) enthalten. Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultiert im Wesentlichen aus höheren Darlehensverbindlichkeiten.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 207 Mio. € (Vorjahr: 88 Mio. €).

In den Sonstigen Verbindlichkeiten sind im Wesentlichen die Verbindlichkeiten für die Sonderdividenden im Zusammenhang mit dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG), in Höhe von 9,6 Mrd. € (Vorjahr: - Mrd. €) und erhaltene Optionsprämien in Höhe von 304 Mio. € (Vorjahr: 230 Mio. €) enthalten.

Für die ausgewiesenen Verbindlichkeiten aus Warenlieferungen bestehen die üblichen Eigentumsvorbehalte.

In den Sonstigen Verbindlichkeiten sind Mitarbeiterverbindlichkeiten in Höhe von 0,1 Mio. € (Vorjahr: 0,4 Mio. €) enthalten, die durch Grundpfandrechte abgesichert sind.

(11) RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Die passiven Rechnungsabgrenzungsposten beinhalten im Wesentlichen Beträge für gezahlte Anschlussgarantien und vereinnahmte Entgelte in Bezug auf Online-Dienste (Car-Net).

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	170	171
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	38.935	34.313
<i>davon für Altersversorgungen</i>	1.158	1.080
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	1.158	1.080 ¹
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	1.302	1.145
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	1.144	1.035
	40.407	35.630

¹ Das Vorjahr wurde angepasst.

Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen

Der wesentliche Inhalt der Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen entfällt auf Garantien gegenüber Gläubigern von Tochtergesellschaften und aus von diesen begebenen Anleihen.

Risikoeinschätzung der Inanspruchnahme von Haftungsverhältnissen

Die Volkswagen AG gibt Garantien für von den Finanzierungsgesellschaften begebene Kapitalmarktemissionen, für Förderkredite supranationaler Finanzierungsinstitute sowie in Einzelfällen für Kredite an neu gegründete Tochtergesellschaften. Die Volkswagen AG führt ihre Tochtergesellschaften in einer Weise, dass diese ihren finanziellen Verpflichtungen jederzeit nachkommen können. Dazu finden neben einer monatlichen Liquiditätsberichterstattung an die Volkswagen AG regelmäßige Financial Reviews statt, in denen Abweichungen der Ist- von der Planliquidität analysiert und erforderliche Korrekturmaßnahmen ergriffen werden. Basierend auf diesen Informationen wird ein Risiko einer Inanspruchnahme aus den gegebenen Garantien nicht gesehen.

Im Übrigen verweisen wir auf die Ausführungen zu bestehenden Haftungsverhältnissen im Abschnitt „Angabe zu nahestehenden Personen und Unternehmen“.

Nicht in der Bilanz enthaltene Geschäfte (§ 285 Nr. 3 HGB)

Die Volkswagen AG finanzierte einen Teil ihrer Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegen ausländische verbundene Unternehmen sowie einigen ausgewählten konzernfremden Importeuren auf der Grundlage eines echten Factorings über ausländische Tochtergesellschaften. Des Weiteren werden ausgewählte Forderungen gegen Partner der inländischen Vertriebsorganisation auf der Grundlage eines echten Factorings über eine inländische Tochtergesellschaft finanziert.

Das Volumen belief sich insgesamt im Geschäftsjahr auf 25,0 Mrd. € (Vorjahr: 26,6 Mrd. €). In dieser Höhe sind der Gesellschaft liquide Mittel zugeflossen. Besondere neue Risiken entstehen aus diesen Geschäften nicht.

In geringem Umfang verkauft die Volkswagen AG Fahrzeuge, im Wesentlichen an Autovermietungsgesellschaften, mit der Verpflichtung sie nach einer festgelegten Zeit zu einem vorab festgelegten Preis zurück zu kaufen. Zum 31. Dezember 2022 betraf das 18.300 Fahrzeuge im Wert von 0,4 Mrd. € (Vorjahr: 10.928 Fahrzeuge im Wert von 0,2 Mrd. €). Für das Risiko aus der künftigen Vermarktung, dass sich aus der Abweichung der vereinbarten Preise von den Marktpreisen ergibt, werden Rückstellungen gebildet.

GESAMTHONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Das Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers in Deutschland findet sich im Konzernanhang unter Kapitel 41.

Die Abschlussprüfungsleistungen entfielen auf die Prüfung des Konzernabschlusses der Volkswagen AG und von Jahresabschlüssen von Tochtergesellschaften sowie auf unterjährige Reviews des Zwischenkonzernabschlusses der Volkswagen AG und von Zwischenabschlüssen von Tochtergesellschaften. Andere Bestätigungsleistungen umfassten im Wesentlichen gesetzlich und nicht gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen sowie nicht gesetzlich vorgeschriebene Bestätigungsleistungen in Bezug auf Kapitalmarkttransaktionen. Die Steuerberatungsleistungen des Abschlussprüfers beinhalteten im Vorjahr im Wesentlichen Unterstützungsleistungen für die Erstellung von Steuererklärungen für ins Ausland entsandte Mitarbeiter. Die Sonstigen Leistungen des Abschlussprüfers umfassten im Wesentlichen Beratungsleistungen im Zusammenhang mit Veränderungsprozessen.

SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Mio. €	31.12.2022	Fällig 2023	Fällig 2024 bis 2027	Fällig nach 2027
Darlehenszusagen	33.587	33.587	-	-
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	33.581	33.581	-	-
Miet- und Leasingverträge	1.373	436	565	372
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	472	247	126	99
Übrige	3.110	291	1.412	1.407
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	221	195	12	14
<i>davon gegenüber assoziierten Unternehmen</i>	-	-	-	-
	38.070	34.313	1.977	1.780

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen umfassen die Mietzahlungen für Geschäftsfahrzeuge, die Anmietung von Lager-, Logistik- und Büroflächen, Teststrecken sowie Betriebs- und Geschäftsausstattung. Von den Grundstücken sind rund 44 Hektar (Bilanzwert 7,1 Mio. €) mit Erbbaurechten belastet.

Gemäß § 5 Abs. 10 des Statuts für den Einlagensicherungsfonds hat sich die Volkswagen AG verpflichtet, den Bundesverband deutscher Banken e.V., Berlin, von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines in Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.

Die Volkswagen AG haftet aus ihren Beteiligungen an Personenhandelsgesellschaften.

Die Übrigen finanziellen Verpflichtungen umfassen im Wesentlichen Verpflichtungen aus Entwicklungs- und Lieferverträgen. Des Weiteren enthalten die Übrigen finanziellen Verpflichtungen zugesagte Investitionen in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologien fördern. Die Zusagen in Höhe von 0,5 Mrd. € wurden im Rahmen der Vergleichsvereinbarung im Zusammenhang mit der Dieseldematik getroffen.

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.

Zusätzlich bestehen Obligos für Investitionsvorhaben und Werbeverträge, die sich im üblichen Rahmen halten.

Angaben zu derivativen Finanzinstrumenten

BEWERTUNGSMETHODEN

Die Zeitwerte der Derivate entsprechen im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Zeitwert mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder durch Anwendung anerkannter Optionspreismodelle ermittelt und durch Bestätigung der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft.

Die Ermittlung erfolgte auf Basis folgender Zinsstrukturen:

in %	EUR	AUD	CAD	CHF	CNY	CZK	GBP	JPY	USD
Zins für sechs Monate	2,7317	3,5266	4,8926	1,2200	2,4115	7,3492	4,0800	0,0088	4,7940
Zins für ein Jahr	3,0270	3,9000	4,9396	1,5100	2,4629	7,3476	4,4600	0,1025	4,8870
Zins für fünf Jahre	3,1855	4,2475	3,7430	1,8150	3,0600	5,1950	4,0820	0,6000	3,7270
Zins für zehn Jahre	3,1510	4,5450	3,7590	2,0400	4,0700	4,7650	3,7520	0,9075	3,5340

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Als Sicherungsinstrumente werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionsgeschäfte, Warentermingeschäfte und kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt. Sämtliche Sicherungsinstrumente dienen, unabhängig von deren Einbeziehung in Bewertungseinheiten, der Absicherung von Währungskurs-, Zins- und Rohstoffpreisen aus realwirtschaftlichen Grundgeschäften. Im Geschäftsjahr wurden bestehende Bewertungseinheiten für Umsatzerlösabsicherungen und in geringem Umfang für Einkaufsabsicherungen beendet, da die zugrundeliegenden Grundgeschäfte nicht mehr die Bedingungen für die Einbeziehung in Bewertungseinheiten erfüllen. Im Fall von Glattstellungen wurden die betreffenden Devisentermingeschäfte in neue Bewertungseinheiten designiert.

In der folgenden Tabelle wird das Absicherungsvolumen der Finanzinstrumente dargestellt, die nicht in Bewertungseinheiten einbezogen werden.

Mio. € Art und Umfang	NOMINALVOLUMEN		ZEITWERTE	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Devisenterminkontrakte	5.003	3.596		
davon Devisenkäufe	4.496	3.244		
davon positive Zeitwerte			254	148
davon negative Zeitwerte			-42	-11
davon Devisenverkäufe	507	352		
davon positive Zeitwerte			3	2
davon negative Zeitwerte			-3	0
Devisenoptionskontrakte	-	-		
davon positive Zeitwerte			-	-
Warenterminkontrakte	4.538	3.203		
davon positive Zeitwerte			1.816	1.106
davon negative Zeitwerte			-182	-39

Bilanzposten und Buchwerte

Buchwerte der nicht in Bewertungseinheiten enthaltenen derivativen Finanzinstrumente sind in den folgenden Bilanzposten enthalten:

Mio. €	Bilanzposition	BUCHWERT	
		31.12.2022	31.12.2021
Drohende Verluste aus schwebenden Devisentermingeschäften	Sonstige Rückstellungen	67	22
Drohende Verluste aus schwebenden Warentermingeschäften	Sonstige Rückstellungen	183	41

Derivative Finanzinstrumente – in Bewertungseinheiten einbezogen

Die Erläuterung der abgesicherten Risiken, der Sicherungsstrategie und der mit hoher Wahrscheinlichkeit erwarteten Transaktionen ist im Lagebericht enthalten.

Absicherung von Währungskurs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken

In Bewertungseinheiten einbezogen werden folgende Risiken:

Mio. €	NOMINALVOLUMEN		ZEITWERTE	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Abgesicherte Risiken				
Wechselkurs-/Zinsrisiko Vermögensgegenstände, Schulden (Zins-/Währungsswaps, Devisentermingeschäfte)	1.510	1.172		
Negativer Zeitwert			-4	-29
Positiver Zeitwert			8	1
Wechselkursrisiko erwarteter Transaktionen				
Devisentermingeschäfte	185.826	153.196		
Negativer Zeitwert			-3.504	-2.760
Positiver Zeitwert			4.911	2.917
Devisenoptionskontrakte	53.822	46.045		
Negativer Zeitwert			-435	-274
Positiver Zeitwert			409	283
Warenterminkontrakte	6.637	5.666		
Negativer Zeitwert			-1.443	-1.003
Positiver Zeitwert			1.457	1.004
Wechselkursrisiko schwebender Geschäfte				
Devisentermingeschäfte	10.552	9.688		
Negativer Zeitwert			-313	-139
Positiver Zeitwert			366	234

Die Absicherung von Fremdwährungsrisiken erfolgt im Rahmen eines Portfolioansatzes bei dem erwartete Zahlungsmittelzuflüsse und erwartete Zahlungsmittelabflüsse in fremder Währung saldiert werden, um dann die Nettosition abzusichern. Da dabei das Volumen der Absicherung das Volumen der geplanten Rohstoffeinkäufe und Umsatzerlöse unterschreitet, kann mit hoher Wahrscheinlichkeit davon ausgegangen werden, dass die künftigen Zahlungsstromänderungen der Sicherungsinstrumente die Effekte bei Rohstoffeinkäufen und Umsatzerlösen ausgleichen werden. Hinzu kommt, dass je später innerhalb des Planungszeitraumes der Rohstoffeinkauf oder der Umsatzerlös eingeplant wird, der Grad der Absicherung sinkt. Die Bilanzierung sämtlicher Bewertungseinheiten erfolgt sowohl nach der Einfrierungsmethode als auch nach der Durchbuchungsmethode. Die gebildeten Bewertungseinheiten waren effektiv.

Die Absicherung von Vermögensgegenständen und Schulden mit einem Nominalwert von 1,5 Mrd. € erfolgt durch Zusammenfassung mit Zins-/Währungsswaps in gleicher Höhe zu Mikro-Bewertungseinheiten, wobei sich der Sicherungszeitraum nach der Laufzeit des zugrundeliegenden Geschäfts richtet. Zum Stichtag 31. Dezember 2022 beträgt die Höhe des Risikos aus der Absicherung von Schulden 4 Mio. €. Die Effektivität der Bewertungseinheit wird prospektiv mittels Critical-Term-Match-Methode und retrospektiv mit Hilfe der Dollar-Offset-Methode gemessen.

Für die erwarteten Transaktionen werden sowohl Mikro-, als auch Makro- und Portfolio-Bewertungseinheiten gebildet, wobei deren Effektivität prospektiv mit Hilfe der Critical-Term-Match-Methode und retrospektiv mit Hilfe der Dollar-Offset-Methode gemessen wird. Bei der Sicherung erwarteter Transaktionen im Rahmen von Devisentermingeschäften werden Risiken in Höhe von 150,4 Mrd. € durch Mikro-Bewertungseinheiten, 35,3 Mrd. € durch Makro-Bewertungseinheiten und 62 Mio. € durch Portfolio-Bewertungseinheiten abgesichert.

Die Sicherung erwarteter Transaktionen durch Devisenoptionsgeschäfte erfolgt durch Mikro-Bewertungseinheiten in Höhe von 51,7 Mrd. € und Makro-Bewertungseinheiten in Höhe von 2,1 Mrd. €.

Schwebende Geschäfte und erwartete Transaktionen betreffen hauptsächlich geplante Rohstoffeinkäufe in Fremdwährung und in den nächsten fünf Jahren mit hoher Wahrscheinlichkeit zufließende Umsatzerlöse aus Fahrzeugverkäufen. Darüber hinaus sind Devisentermingeschäfte enthalten, die der wirtschaftlichen Glattstellung für beendete Sicherungsbeziehungen dienen.

Geplante Einkäufe in Bezug auf die zukünftige Elektrostrategie betreffen darüber hinausgehende Zeiträume. Die Absicherung von Währungskursrisiken im Rahmen schwebender Geschäfte erfolgt durch Mikro-Bewertungseinheiten.

Zusätzlich zu den Derivaten, die zur Devisen-, Zins- und Preissicherung eingesetzt werden, bestanden am Bilanzstichtag Optionen und sonstige Derivate im Rahmen von Fondsinvestitionen mit einem Nominalvolumen in Höhe von 16,2 Mrd. €. Ebenfalls im Rahmen von Fondsinvestitionen bestanden Kreditausfallversicherungen mit einem Nominalvolumen in Höhe von 9,5 Mrd. €.

Absicherung von Währungskurs- und Rohstoffpreisrisiken für Tochtergesellschaften

Die Volkswagen AG führt die Währungskurs- und Einkaufspreisrisiken einiger Tochtergesellschaften im Rahmen einer einheitlichen Planung mit eigenen Risiken zusammen, um diese mittels Devisentermingeschäften, Devisenoptionen und Warentermingeschäften bei konzernexternen Partnern abzusichern. Das Nominalvolumen der von der Volkswagen AG insgesamt abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte für erwartete Transaktionen und geplante Rohstoffeinkäufe enthält daher auch Werte, die Tochtergesellschaften zuzurechnen sind, die im Konzernabschluss vollkonsolidiert werden. Die Zurechnung zu Tochtergesellschaften erfolgt entweder über Sicherungsgeschäfte, die zwischen der Tochtergesellschaft und der Volkswagen AG spiegelbildlich zu den extern abgeschlossenen Sicherungsgeschäften durchgeführt werden oder es erfolgt eine Beteiligung der Tochtergesellschaft am Ergebnis des Sicherungsgeschäfts bei Abrechnung.

Die zwischen der Volkswagen AG und einer Tochtergesellschaft abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte entsprechen bei Laufzeit und Messung der Effektivität den extern abgeschlossenen Sicherungsgeschäften. Die Zusammenfassung mit Grundgeschäften zu Bewertungseinheiten erfolgt ausschließlich als Mikro-Bewertungseinheit. Als Grundgeschäft wird das gesamte oder ein Teil des von der Volkswagen AG mit konzernexternen Partnern geschlossenen Sicherungsgeschäftes designiert.

Derivative Finanzinstrumente

In der folgenden Tabelle wird das Absicherungsvolumen dargestellt, das Tochtergesellschaften zuzurechnen ist, die im Konzernabschluss vollkonsolidiert werden und das nicht in Bewertungseinheiten einbezogen wird.

Mio. €	NOMINALVOLUMEN		ZEITWERTE	
	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Art und Umfang				
Devisenterminkontrakte	359	203		
davon Devisenkäufe	353	198		
davon positive Zeitwerte			13	8
davon negative Zeitwerte			-3	-1
davon Devisenverkäufe	6	5		
davon positive Zeitwerte			0	0
davon negative Zeitwerte			-	-
Devisenoptionskontrakte	-	-		
davon positive Zeitwerte			-	-
Warenterminkontrakte	353	200		
davon positive Zeitwerte			48	84
davon negative Zeitwerte			-4	-

Bilanzposten und Buchwerte

Die Buchwerte der Sicherungsgeschäfte, die nicht in Bewertungseinheiten einbezogen werden und die auf Tochtergesellschaften entfallen, sind in den folgenden Bilanzposten enthalten:

Mio. €	Bilanzposten	BUCHWERT	
		31.12.2022	31.12.2021
Drohende Verluste aus schwebenden Devisentermingeschäften	Sonstige Rückstellungen	3	1
Drohende Verluste aus schwebenden Warentermingeschäften	Sonstige Rückstellungen	4	-

Absicherung von Währungskurs- und Rohstoffpreissrisiken

Mit Tochtergesellschaften wurden folgende Derivate abgeschlossen und in Bewertungseinheiten einbezogen:

Mio. €	Sicherungsinstrument	31.12.2022		
		abgesichertes Volumen	Positiver Zeitwert	Negativer Zeitwert
Abgesicherte Wechselkursrisiken				
Erwartete Transaktionen	Devisenterminkontrakte	75.216	2.054	-1.031
	Devisenoptionskontrakte	25.262	233	-157
	Warenterminkontrakte	3.318	121	-1.323
		103.796	2.408	-2.511
Schwebende Geschäfte	Devisenterminkontrakte	3.513	19	-210
Vermögensgegenstände	Devisenterminkontrakte	-	-	-
		107.309	2.426	-2.722

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) UMSATZERLÖSE

Mio. €	2022	%	2021	%
Nach Regionen				
Inland	33.196	41,8	28.619	40,4
Europa / ohne Inland	33.759	42,5	30.338	42,8
Nordamerika	3.873	4,9	3.010	4,2
Südamerika	693	0,9	745	1,1
Afrika	1.645	2,1	1.310	1,8
Asien-Pazifik	6.324	8,0	6.895	9,7
	79.491	100,0	70.917	100,0
Nach Tätigkeitsbereichen				
Fahrzeuggeschäft	48.668	61,2	41.459	58,5
Originalteile	7.128	9,0	6.595	9,3
Sonstige Verkäufe	23.695	29,8	22.864	32,2
	79.491	100,0	70.917	100,0

Die Sonstigen Verkäufe enthalten Material- und Teilelieferungen an Tochtergesellschaften in Höhe von 14,1 Mrd. € (Vorjahr: 12,1 Mrd. €).

(13) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Mio. €	2022	2021
Sonstige betriebliche Erträge	9.332	6.161
<i>davon Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil</i>	0	1

Die Sonstigen betrieblichen Erträge resultieren im Wesentlichen aus Erträgen aus der Bewertung und Abrechnung von Sicherungsgeschäften sowie aus der Währungsumrechnung im Rahmen des Liefer- und Leistungsverkehrs in Höhe von 5,9 Mrd. € (Vorjahr: 2,9 Mrd. €). Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betragen 2,1 Mrd. € (Vorjahr: 1,8 Mrd. €). Weitere Erträge, die früheren Geschäftsjahren zuzuordnen sind, betragen 0,2 Mrd. € (Vorjahr: 0,2 Mrd. €).

(14) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Mio. €	2022	2021
Sonstige betriebliche Aufwendungen	7.334	6.095

Innerhalb der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Aufwendungen für Rechts- und Prozessrisiken in Höhe von 0,6 Mrd. € (Vorjahr: 1,8 Mrd. €) enthalten, die im Wesentlichen aus der Dieselthematik resultieren. Außerdem enthalten sind Aufwendungen aus der Bewertung und Abrechnung von Sicherungsgeschäften sowie aus der Währungsumrechnung in Höhe von 5,6 Mrd. € (Vorjahr: 3,2 Mrd. €). Bei den Aufwendungen aus der Währungsumrechnung handelt es sich vorwiegend um Kursverluste aus der Bewertung und Abrechnung von Devisenabsicherungen sowie Kursverluste aus der Umrechnung operativer Forderungen und Verbindlichkeiten.

(15) FINANZERGEBNIS

Mio. €	2022	2021
Erträge und Aufwendungen aus Beteiligungen	19.949	11.859
Erträge und Aufwendungen aus Zinsen	-1.376	-1.438
Sonstiges Finanzergebnis	-1.622	-1.876
	16.950	8.545

Erträge und Aufwendungen aus Beteiligungen

Mio. €	2022	2021
Erträge aus Beteiligungen	2.034	6.342
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	331	4.608
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	24.321	10.224
Sonstige Beteiligungserträge	-	130
Sonstige Beteiligungsaufwendungen	905	965
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	5.501	3.872
	19.949	11.859

Die Erträge aus Beteiligungen umfassen im Wesentlichen Erträge von der FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd., Changchun, China, der SAIC-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai, China, Volkswagen Konzernlogistik GmbH & Co. OHG, Wolfsburg, Deutschland und der Volkswagen Holding Österreich GmbH, Salzburg, Österreich.

Die Erträge aus Gewinnabführungsverträgen, in die weiterberechnete ergebnisabhängige Steuern einbezogen werden, umfassen im Wesentlichen Erträge der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, und der AUDI AG, Ingolstadt. Zur Ergebnisabführung der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, verweisen wir auf den Abschnitt „Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres“.

Die Sonstigen Beteiligungsaufwendungen umfassen mit 0,9 Mrd. € die Weitergabe von Beteiligungserträgen an die AUDI AG, Ingolstadt.

Erträge und Aufwendungen aus Zinsen

Mio. €	2022	2021
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	111	82
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	17	29
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	329	174
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	223	135
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	1.816	1.694
<i>davon an verbundene Unternehmen</i>	1.625	1.403
	-1.376	-1.438

Die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen betreffen im Wesentlichen Zinsaufwendungen an verbundenen Unternehmen, Bankprovisionen und Zinsen für Tages- und Festkreditaufnahmen.

Sonstiges Finanzergebnis

Mio. €	2022	2021
Zinsanteil Pensionsaufwendungen	-1.882	-2.236
Auf-/Abzinsung von Rückstellungen	259	360
Auf-/Abzinsung von Verbindlichkeiten	0	0
	-1.622	-1.876

Sonstige Steuern

Die den Funktionsbereichen zugeordneten Sonstigen Steuern betragen 56 Mio.€ (Vorjahr: 54 Mio.€). Hierbei handelt es sich um Umsatzsteuer, Kraftfahrzeugsteuer und Grundsteuer.

Latente Steuern

Für den Organkreis der Volkswagen AG ergibt sich im Geschäftsjahr nach Verrechnung von aktiven und passiven latenten Steuern ein aktiver Überhang der eine künftige Steuerentlastung darstellt, auf dessen Aktivierung verzichtet wird. Aktive latente Steuern resultieren im Wesentlichen aus Bilanzdifferenzen bei den Pensionsrückstellungen, sonstigen Rückstellungen und dem Anlagevermögen. Auf die Aktivierung aktiver Überhänge latenter Steuern wird entsprechend des Wahlrechts des § 274 HGB verzichtet.

MITTEILUNGEN UND VERÖFFENTLICHUNGEN VON VERÄNDERUNGEN DES STIMMRECHTSANTEILS AN DER VOLKSWAGEN AG NACH WPHG IN DER ZUM ZEITPUNKT DER VERÖFFENTLICHUNG JEWELNS GÜLTIGEN FASSUNG

PORSCHÉ

- 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; Fa-
milie 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 <input type="checkbox"/> Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten <input checked="" type="checkbox"/> Erwerb/Veräußerung von Instrumenten <input type="checkbox"/> Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte <input type="checkbox"/> Sonstiger Grund:

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen Name: 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 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 Stimm- rechte des Emittenten
neu	52,22%	52,22%	52,22%	295089818
letzte Mitteilung	50,73%	n/a%	0,00%	

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	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			
<input type="checkbox"/> Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderlevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).			
<input checked="" type="checkbox"/> <u>Vollständige</u> 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 Holding SE	Automobil	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
 Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
 Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
 Sonstiger Grund:

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen

Name:

Herr Dr. Wolfgang 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

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 Stimm- rechte des Emittenten
neu	52,22%	52,22%	52,22%	295089818
letzte Mitteilung	50,76%	n/a%	0,00%	

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	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			
<input type="checkbox"/> Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderelevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).			
<input checked="" type="checkbox"/> <u>Vollständige</u> 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
- Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
- Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
- Sonstiger Grund: Konzernmitteilung aufgrund konzerninterner Umstrukturierung

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen

Name:

Registrierter Sitz und Staat:

Dr. Wolfgang Porsche, 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

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 Stimm- rechte des Emittenten
neu	52,22%	0,00%	52,22%	295089818
letzte Mitteilung	52,22%	52,22%	52,22%	

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	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			
<input type="checkbox"/> Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderelevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).			
<input checked="" type="checkbox"/> <u>Vollständige</u> 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
 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 Stimm- rechte 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			
<input checked="" type="checkbox"/> Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderelevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).			
<input type="checkbox"/> <u>Vollständige</u> 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.

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 9. Januar 2023 mitgeteilt, dass das Land Niedersachsen zum 31. Dezember 2022 insgesamt 59.022.390 Stammaktien der Volkswagen AG hält. Hiervon werden 520 VW-Stammaktien direkt und 59.021.870 Stammaktien indirekt über die landeseigene Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH (HanBG) gehalten.

ENTWICKLUNG VOM JAHRESÜBERSCHUSS ZUM BILANZGEWINN

Mio. €	2022	2021
Jahresüberschuss	12.477	4.041
Gewinnvortrag	5.774	1.609
Einstellung in die Anderen Gewinnrücklagen	-6.230	-
Entnahme aus den Anderen Gewinnrücklagen	-	13.450
Bilanzgewinn	12.021	19.101

Im Jahresüberschuss werden weiterhin degressive Abschreibungen verrechnet. Für den im Geschäftsjahr angefallenen Betrag wird auf Seite 11 verwiesen. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn in Höhe von 12,0 Mrd. € eine Dividende in Höhe von 4,4 Mrd. € auszuschütten sowie 7,6 Mrd. € in die Anderen Gewinnrücklagen einzustellen.

GESAMTPERIODENAUFWAND

Materialaufwand

Mio. €	2022	2021
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	54.643	45.774
Aufwendungen für bezogene Leistungen	4.402	4.659
	59.045	50.434

Personalaufwand

Mio. €	2022	2021
Löhne und Gehälter	9.439	8.900
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	5.067	2.685
<i>davon für Altersversorgung</i>	3.557	1.345
	14.506	11.585

IM JAHRESDURCHSCHNITT BEI DER VOLKSWAGEN AG BESCHÄFTIGTE MITARBEITER

	2022	2021
Nach Gruppen		
Direkter Bereich	54.108	55.119
Indirekter Bereich	62.673	62.609
	116.781	117.728
Auszubildende	4.143	4.341
	120.924	122.069
Nach Werken		
Wolfsburg	66.340	67.055
Hannover	14.697	14.741
Braunschweig	7.220	7.073
Kassel	16.757	17.089
Emden	9.013	8.986
Salzgitter	6.897	7.125
	120.924	122.069

Die Angaben zur personellen Zusammensetzung des Vorstands und des Aufsichtsrats und zur Veränderung dieser Gremien sowie zu den Mitgliedschaften der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten und vergleichbaren Kontrollgremien befinden sich in einer Anlage zum Anhang.

NACHTRAGSBERICHT

Fehlanzeige.

VERGÜTUNG

Die den Mitgliedern des Vorstands gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 57,0 Mio. € (Vorjahr: 51,5 Mio. €).

Im Rahmen des Performance-Share-Plans wurden den aktiven Mitgliedern des Vorstands für das Geschäftsjahr 2022 insgesamt 114.484 Performance Shares zugeteilt (Vorjahr: 110.165), deren Wert sich im Zuteilungszeitpunkt auf 17,7 Mio. € (Vorjahr: 16,3 Mio. €) belief.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden den Mitgliedern des Vorstands im Rahmen des Performance-Share-Plans keine Vorschüsse mehr gewährt. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2022 Vorschüsse in Höhe von 1,4 Mio. € mit der Auszahlung aus dem Performance Share Plan verrechnet (Vorjahr: 5,1 Mio. €).

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 3,4 Mio. € (Vorjahr: 3,5 Mio. €).

Den früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen wurden 55,0 Mio. € (Vorjahr: 17,6 Mio. €) gewährt. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen in Höhe von 344,3 Mio. € (Vorjahr: 340,1 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.

ANGABEN ZU NAHESTEHENDEN PERSONEN UND UNTERNEHMEN

Als nahestehende Personen oder Unternehmen gelten in Anlehnung an IAS 24 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 in Anlehnung an IAS 24.

Das Land Niedersachsen und die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH, Hannover, verfügen gemäß Mitteilung vom 9. Januar 2023 am 31. Dezember 2022 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.
- > Unverändert gilt, dass die Porsche SE die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen freistellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften bilanzierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, etwaige steuerliche Vorteile der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen an die Porsche SE zu erstatten. Basierend auf dem Ergebnis der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 und dem zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Konzernabschlusses gegebenen Kenntnisstand für den Veranlagungszeitraum 2009 wird für die Volkswagen AG eine Ausgleichsverpflichtung im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich geschätzt. Künftige neuere Erkenntnisse können dazu führen, dass sich die mögliche Ausgleichsverpflichtung erhöhen oder vermindern kann.

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 verblei-

benden 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.

Im Zuge des Börsengangs der Porsche AG und des Stammaktienverkaufs an die Porsche SE haben die Porsche SE und die Volkswagen AG neben dem Aktienkaufvertrag und der Gesellschaftervereinbarung 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.

Börsengang der Porsche AG

Am 28. September 2022 hat Volkswagen 25 % der Vorzugsaktien (inklusive Mehrzuteilungen) ihrer Tochtergesellschaft Porsche AG zu einem Platzierungspreis von 82,50 € je Vorzugsaktie bei Investoren platziert. Diese Vorzugsaktien werden seit dem Folgetag an der Börse gehandelt. Grundlage für den Börsengang war eine umfassende Einigung über den Abschluss mehrerer Verträge zwischen Volkswagen und der Porsche SE. In diesem Zusammenhang haben beide Parteien auch vereinbart, dass die Porsche SE 25 % der Stammaktien an der Porsche AG zuzüglich einer Stammaktie von Volkswagen erwirbt. Der Preis je Stammaktie entspricht dem Platzierungspreis pro Vorzugsaktie zuzüglich einer Prämie von 7,5 %. Die übrigen Anteile am Vorzugs- und Stammaktienkapital der Porsche AG halten weiterhin Unternehmen des Volkswagen Konzerns. Im Rahmen des Kaufvertrags übernimmt 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.

Der Erwerb der Stammaktien durch die Porsche SE erfolgte in zwei Tranchen zu 79.712.501 Aktien beziehungsweise 34.162.500 Aktien, wobei die mit den 113.875.001 Stammaktien verbundenen Stimmrechte bereits

mit der Übertragung der ersten Tranche auf die Porsche SE übergegangen sind. Der Vollzug der ersten Tranche war aufschiebend bedingt auf die vollständige Platzierung der Vorzugsaktien im Rahmen des Börsengangs innerhalb der Preisspanne sowie die buchmäßige Lieferung der Platzierungsaktien gegen Zahlung des Platzierungspreises und erfolgte am 4. Oktober 2022, gleichzeitig mit der Begleichung der Kaufpreisverbindlichkeit für die erste Tranche in Höhe von 7,1 Mrd. €. Der Vollzug der zweiten Tranche an Stammaktien war aufschiebend bedingt auf den Vollzug der ersten Tranche und die Auszahlung der Sonderdividende in Höhe von 49 % der Brutto-gesamterlöse aus der Platzierung der Vorzugsaktien (einschließlich etwaiger Mehrzuteilungen) und dem Verkauf der Stammaktien. Die Porsche SE hatte das Recht, einseitig auf diese zweite Vollzugsbedingung zu verzichten und somit jederzeit eine vorzeitige Übertragung der zweiten Tranche gegen Kaufpreiszahlung herbeizuführen. Darüber hinaus hatte die Porsche SE das Recht, eine Übertragung der zweiten Tranche zum 30. Dezember 2022 ohne Änderungen der Kaufpreisfälligkeit zum Auszahlungszeitpunkt der Sonderdividende zu bewirken. Dazu war die Bestellung eines Pfandrechts an den Stammaktien der zweiten Tranche zur Sicherung der Kaufpreisforderung von Volkswagen vorgesehen. Hiervon hat die Porsche SE Gebrauch gemacht, sodass die dingliche Übertragung der zweiten Tranche am 30. Dezember 2022 vollzogen wurde. Aus der Transaktion resultierte ein Anspruch gegenüber der Porsche SE in Höhe von 3,0 Mrd. €.

Aufgrund des Beschlusses auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 bestand die Verpflichtung zur Zahlung der 19,06 € je Stamm- und Vorzugsaktie erhöhten Dividende ("Sonderdividende"), was zu einer Gesamtverpflichtung gegenüber den Anteilseignern der Volkswagen AG in Höhe von 9,6 Mrd. € führte. Der Mittelabfluss war für den 9. Januar 2023 terminiert und ist auch entsprechend erfolgt. Auf die Porsche SE entfielen hiervon 3,1 Mrd. €.

Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich auf eine Aufrechnung der Verpflichtung gegenüber der Porsche SE auf Zahlung der Sonderdividende mit dem Anspruch der Volkswagen AG auf die Zahlung des noch ausstehenden Kaufpreises für die zweite Tranche der Stammaktien geeinigt. Mit der Zahlung der Sonderdividende am 9. Januar 2023 wurde die Aufrechnung vollzogen.

Im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG ist die Volkswagen AG außerdem Verpflichtungen im Hinblick auf Dividendenzahlungen der Porsche AG eingegangen, die aber erst im Jahr 2023 nach der Hauptversammlung der Porsche AG ausgezahlt werden. Die Verpflichtung entfällt in Höhe von 114 Mio. € auf die Porsche SE.

Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich im Zusammenhang mit dem Börsengang 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.

Die folgenden Tabellen zeigen das Lieferungs- und Leistungsvolumen zwischen der Volkswagen AG und nahe- stehenden Personen und Unternehmen. Deren Umfang wurde in Anlehnung an die Definition von nahestehenden Personen nach IAS 24 bestimmt und umfasst nicht konsolidierte Tochterunternehmen und konsolidierte Tochterunternehmen soweit die Volkswagen AG nicht direkt oder indirekt 100 % der Anteile hält, Gemeinschafts- unternehmen, assoziierte Unternehmen, die Porsche SE und deren verbundene Unternehmen sowie weitere nahestehende Personen und Gesellschaften. Zusätzlich zu den Angaben in den folgenden Tabellen wurden von der Volkswagen AG an die Porsche SE Dividenden in Höhe von 1.201 Mio.€ (Vorjahr: 756 Mio.€) gezahlt.

NAHESTEHENDE PERSONEN UND UNTERNEHMEN

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN
	2022	2022
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	1	0
Aufsichtsräte	0	-
Vorstandsmitglieder	0	-
Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften	4.943	285
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	28	118
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	1.719	247
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	41	1.213
Versorgungspläne	1	-
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	11	5

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN
	2021	2021
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	1	0
Aufsichtsräte	0	-
Vorstandsmitglieder	0	-
Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften	2.314	1.283
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	44	204
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	2.655	259
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	122	605
Versorgungspläne	1	-
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	7	6

Mio. €	ERTRÄGE AUS ERGEBNIS- ABFÜHRUNGS- VERTRÄGEN UND DIVIDENDEN	AUFWENDUNGEN AUS VERLUST- ÜBERNAHMEN	ZINSERTRÄGE	ZINSAUFWAND
	2022	2022	2022	2022
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	-	-	-	-
Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften	17	-	19	19
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	2	2	1	0
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	1.703	-	-	0
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	-	-	-	-
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	0	-	-	0

Mio. €	ERTRÄGE AUS ERGEBNIS- ABFÜHRUNGS- VERTRÄGEN UND DIVIDENDEN	AUFWENDUNGEN AUS VERLUST- ÜBERNAHMEN	ZINSERTRÄGE	ZINSAUFWAND
	2021	2021	2021	2021
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	-	-	-	-
Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften	16	-	6	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	0	3	0	0
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	1.734	-	-	0
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	-	-	-	-
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	0	-	-	-

Mio. €	GEWÄHRTE SICHERHEITEN	ERHALTENE SICHERHEITEN	GEWÄHRTE KREDITLINIEN
	2022	2022	2022
Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften	595	-	6.427
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	-	-	1
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	-	733	-
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligung und Gemeinschaftsunternehmen	-	-	-

Mio. €	GEWÄHRTE SICHERHEITEN	ERHALTENE SICHERHEITEN	GEWÄHRTE KREDITLINIEN
	2021	2021	2021
Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften	504	-	3.757
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	-	-	168
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	-	1.396	-
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligung und Gemeinschaftsunternehmen	-	-	-

Organe

MITGLIEDER DES VORSTANDS

(Mandate: Stand 31. Dezember 2022 beziehungsweise Datum des Ausscheidens aus dem Vorstand der Volkswagen AG)

DR. OLIVER BLUME (*1968)

Vorsitzender (seit 01.09.2022),
Markengruppe Sport & Luxury,
Vorsitzender des Vorstands der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
13.04.2018¹, bestellt bis: 2028
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- CARIAD SE, Wolfsburg (Vorsitz)³

MURAT AKSEL (*1972)

Einkauf (bis 31.08.2022),
01.01.2021 – 31.08.2022¹
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.08.2022):

- ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav³
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg³

DR. ARNO ANTLITZ (*1970)

Finanzen,
IT (bis 31.01.2022),
01.04.2021¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}
- PowerCo SE, Salzgitter³
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (Vorsitz)³
- Porsche Austria GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)³
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)³
- Porsche Retail GmbH, Salzburg³
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing³
- Volkswagen Group of America, Inc., Herndon (Vorsitz)³

RALF BRANDSTÄTTER (*1968)

Volkswagen Pkw (bis 30.06.2022),
Vorsitzender des Vorstands der
Marke Volkswagen Pkw (bis 30.06.2022),
China (seit 01.08.2022),
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen (China)
Investment Co. Ltd. (seit 01.08.2022)

01.01.2022¹, bestellt bis: 2026

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- CARIAD SE, Wolfsburg³
- Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Beijing³
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun (stv. Vorsitz)²
- Mobility Asia Smart Technology Co. Ltd., Beijing³
- SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai (stv. Vorsitz)²
- Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd., Hefei (Vorsitz)³
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing (Vorsitz)³

DR.-ING. HERBERT DIESS (*1958)

Vorsitzender (bis 31.08.2022),
Markengruppe Volumen (bis 31.08.2022),
China (bis 31.07.2022)
01.07.2015 – 31.08.2022¹

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate (am 31.08.2022):

- AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)³
- CARIAD SE, Wolfsburg (Vorsitz)³
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun²
- Porsche Austria GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)³
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)³
- Porsche Retail GmbH, Salzburg³
- SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai (stv. Vorsitz)²
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing (Vorsitz)³

DR. JUR. MANFRED DÖSS (*1958)

Integrität und Recht (seit 01.02.2022)
01.02.2022¹, bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)³
- TRATON SE, München^{3,4}
- Grizzlys Wolfsburg GmbH, Wolfsburg²

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

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

MARKUS DUESMANN (*1969)

Markengruppe Premium,
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG
01.04.2020¹, bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- FC Bayern München AG, München (stv. Vorsitz)²
- ⊙ Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Beijing (Vorsitz)³
- ⊙ Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Vorsitz)³
- ⊙ Bentley Motors Ltd., Crewe³
- ⊙ Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna³
- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun³
- ⊙ SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai³
- ⊙ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing³

GUNNAR KILIAN (*1975)

Personal und Truck & Bus
13.04.2018¹, bestellt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- MAN Energy Solutions SE, Augsburg (Vorsitz)³
- MAN Truck & Bus SE, München³
- PowerCo SE, Salzgitter³
- TRATON SE, München^{3,4}
- Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)³
- Wolfsburg AG, Wolfsburg (Vorsitz)²
- ⊙ Allianz für die Region GmbH, Braunschweig²
- ⊙ Autostadt GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)³
- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun³
- ⊙ Scania AB, Södertälje³
- ⊙ Scania CV AB, Södertälje³
- ⊙ Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)³

THOMAS SCHÄFER (*1970)

Markengruppe Volumen (seit 01.09.2022),
Vorsitzender des Vorstands der
Marke Volkswagen Pkw (seit 01.07.2022),
01.07.2022¹, bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun²
- ⊙ SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai²
- ⊙ SEAT, S.A., Martorell (Vorsitz)³
- ⊙ ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav (Vorsitz)³

THOMAS SCHMALL-VON WESTERHOLT (*1964)

Technik,
Vorsitzender des Vorstands der
Volkswagen Group Components,
01.01.2021¹, bestellt bis: 2023
Staatsangehörigkeit: deutsch, brasilianisch

Mandate:

- PowerCo SE, Salzgitter (Vorsitz)³
- Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg³
- Wolfsburg AG, Wolfsburg²
- ⊙ Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice³

HAUKE STARS (*1967)

IT (seit 01.02.2022)
01.02.2022¹, bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- CARIAD SE, Wolfsburg³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}
- PowerCo SE, Salzgitter³
- RWE AG, Essen^{2,4}
- ⊙ Kühne + Nagel International AG, Schindeldelf^{2,4}

HILTRUD DOROTHEA WERNER (*1966)

Integrität und Recht (bis 31.01.2022)
01.02.2017 – 31.01.2022¹
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.01.2022):

- AUDI AG, Ingolstadt³
- CARIAD SE, Wolfsburg³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart³
- MAN Energy Solutions SE, Augsburg³
- Mitteldeutsche Flughafen AG, Leipzig (Vorsitz)²

HILDEGARD WORTMANN (*1966)

Vertrieb (bis 31.08.2022)
01.02.2022 – 31.08.2022¹
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.08.2022):

- CARIAD SE, Wolfsburg³
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig³
- ⊙ Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Beijing³
- ⊙ Audi of America, LLC, Herndon (Vorsitz)³
- ⊙ FAW-Audi Sales Co., Ltd., Hangzhou³
- ⊙ Ferrovial S.A., Madrid^{2,4}
- ⊙ Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- ⊙ Porsche Retail GmbH, Salzburg³

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

- 1 Beginn der jeweiligen 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 2022
beziehungsweise Datum des Ausscheidens
aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG)

HANS DIETER PÖTSCH (*1951)

Vorsitzender (seit 07.10.2015),
Vorsitzender des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE
07.10.2015¹, gewählt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Bertelsmann Management SE, Gütersloh²
- Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh²
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}
- TRATON SE, München (Vorsitz)^{3,4}
- Wolfsburg AG, Wolfsburg³
- Autostadt GmbH, Wolfsburg³
- 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),
1. Vorsitzender der IG Metall
20.11.2015¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Robert Bosch GmbH, Stuttgart²

DR. HUSSAIN ALI AL ABDULLA (*1957)

Staatsminister
22.04.2010 – 12.05.2022¹
Staatsangehörigkeit: katarisch

Mandate (am 12.05.2022):

- Gulf Investment Corporation, Safat/Kuwait (Board member)²
- Qatar Supreme Council for Economic Affairs and Investment, Doha (Board member)²

DR. HESSA SULTAN AL JABER (*1959)

Ehemalige Ministerin für Informations- und
Kommunikationstechnologie, Qatar
22.06.2016¹, gewählt bis: 2024
Staatsangehörigkeit: katarisch

Mandate:

- Malomatia, Doha (Vorsitz)²
- MEEZA, Doha²
- Qatar Satellite Company (Es'hailSat), Doha (Vorsitz)²
- Trio Investment, Doha (Vorsitz)²

MANSOOR EBRAHIM AL-MAHMOUD (*1974)

Chief Executive Officer der
Qatar Investment Authority
12.05.2022¹, gewählt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: katarisch

Mandate:

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

DR. BERND ALTHUSMANN (*1966)

Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit,
Verkehr und Digitalisierung
14.12.2017 – 08.11.2022¹
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 08.11.2022):

- Deutsche Messe AG, Hannover (stv. Vorsitz)²
- Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven (Vorsitz)²
- JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven (Vorsitz)²
- JadeWeserPort Realisierungs- Beteiligungs-GmbH, Wilhelmshaven (Vorsitz)²
- Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Oldenburg (Vorsitz)²
- Transformationsagentur Niedersachsen GmbH, Hannover²

HARALD BUCK (*1962)

Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
04.10.2022¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}

MATÍAS CARNERO SOJO (*1968)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats SEAT
01.04.2021¹, bestellt bis 2027
Staatsangehörigkeit: spanisch

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

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

DANIELA CAVALLO (*1975)

Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG

11.05.2021¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: italienisch, deutsch

Mandate:

- PowerCo SE, Salzgitter³
- TRATON SE, München^{3,4}
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (stv. Vorsitz)³
- Wolfsburg AG, Wolfsburg³
- Allianz für die Region GmbH, Braunschweig²
- Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice³
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- SEAT, S.A., Martorell³
- ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav³
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg³
- Volkswagen Group Services GmbH³

DR. JUR. HANS-PETER FISCHER (*1959)

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Management Association e.V.

01.01.2013 – 12.05.2022¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 12.05.22):

- Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg³

JULIA WILLIE HAMBURG (*1986)

Niedersächsische Kultusministerin

08.11.2022¹; entsandt bis: 2023

Staatsangehörigkeit: deutsch

MARIANNE HEIß (*1972)

Chief Executive Officer der BBDO Group Germany GmbH, Düsseldorf

14.02.2018¹, gewählt bis: 2023

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart^{2,4}

DR.-ING. ARNO HOMBURG (*1968)

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Management Association e.V.

12.05.2022¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg³

ULRIKE JAKOB (*1960)

Stv. Vorsitzende des Betriebsrats der Volkswagen AG Werk Kassel (bis 04.05.2022)

10.05.2017 – 12.05.2022¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

DR. LOUISE KIESLING (*1957)

Unternehmerin

30.04.2015 – 09.12.2022¹

Staatsangehörigkeit: österreichisch

SIMONE MAHLER (*1971)

Vorsitzende des gemeinsamen Betriebsrats der

VW Financial Services AG und

Volkswagen Bank GmbH

12.05.2022¹; bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- EURO-Leasing GmbH, Sittensen³
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig³
- Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg³

PETER MOSCH (*1972)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG

18.01.2006¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt (stv. Vorsitz)³
- Audi Pensionskasse – Altersversorgung der AUTO UNION GmbH, VVaG, Ingolstadt³
- CARIAD SE, Wolfsburg (stv. Vorsitz)³
- Audi Stiftung für Umwelt GmbH, Ingolstadt³

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

BERTINA MURKOVIC (*1957)

Vorsitzende des Betriebsrats Volkswagen Nutzfahrzeuge

10.05.2017 – 12.05.2022¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 12.05.2022):

- MOIA GmbH, Berlin³

DANIELA NOWAK (*1970)

Vorsitzende des Betriebsrats der Volkswagen AG Werk Braunschweig

12.05.2022¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg³

DR. JUR. HANS MICHEL PIÉCH (*1942)

Rechtsanwalt

07.08.2009³, gewählt bis: 2024

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- 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., Salzburg³
- Schmittenhöhebahn AG, Zell am See²

DR. JUR. FERDINAND OLIVER PORSCHE (*1961)

Vorstand der Familie Porsche AG

Beteiligungsgesellschaft

07.08.2009³, gewählt bis: 2024

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart^{2,4}
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg³

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

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
24.04.2008¹, gewählt bis: 2023
Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- 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., Salzburg³
- Schmittenhöhebahn AG, Zell am See²

JENS ROTHE (*1970)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der Volkswagen Sachsen GmbH
22.10.2021¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau (stv. Vorsitz)³

CONNYSCHÖNHARDT (*1978)

Gewerkschaftssekretärin, Leiterin der Stabsstelle
Mobilität und Fahrzeugbau beim IG Metall Vorstand
21.06.2019¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- CARIAD SE, Wolfsburg³
- PowerCo SE, Salzgitter³
- Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig³

STEPHAN WEIL (*1958)

Niedersächsischer Ministerpräsident
19.02.2013¹, entsandt bis: 2023
Staatsangehörigkeit: deutsch

WERNER WERESCH (*1961)

Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses des
Betriebsrats der Porsche Automobil Holding SE und
Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
21.02.2019 – 30.09.2022¹
Staatsangehörigkeit: deutsch

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS**STAND 31. DEZEMBER 2022****Mitglieder des Präsidiums**

Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)
Jörg Hofmann (stv. Vorsitz)
Daniela Cavallo
Peter Mosch
Dr. Hans Michel Piëch
Dr. Wolfgang Porsche
Jens Rothe
Stephan Weil

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

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

Mitglieder des Prüfungsausschusses

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

Mitglieder des Nominierungsausschusses

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

Wolfsburg, 21. Februar 2023

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

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

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

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Anteilsbesitz

gem. §§ 285 und 313 HGB

für die

Volkswagen AG

und den Volkswagen Konzern

sowie Darstellung der in den

Volkswagen Konzernabschluss

einbezogenen Unternehmen gem. IFRS 12

zum 31.12.2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am Kapital in %	direkt	indirekt				
I. MUTTERUNTERNEHMEN									
VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg									
II. TOCHTERUNTERNEHMEN									
A. Vollkonsolidierte Gesellschaften									
1. Inland									
ARTEMIS GmbH, Ingolstadt	EUR		100,00	100,00	100,00	29.025	-	1)	2022
AUDI AG, Ingolstadt	EUR		100,00	-	100,00	13.566.579	-	1)	2021
Audi Berlin GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	9.971	-	1)	2021
Audi Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	EUR		-	100,00	100,00	8.477	-	1)	2021
Audi Hamburg GmbH, Hamburg	EUR		-	100,00	100,00	13.425	-	1)	2021
Audi Hannover GmbH, Hannover	EUR		-	100,00	100,00	16.621	-	1)	2021
AUDI Immobilien Verwaltung GmbH, Ingolstadt	EUR		-	100,00	100,00	281.016	1.436	-	2021
Audi Leipzig GmbH, Leipzig	EUR		-	100,00	100,00	9.525	-	1)	2021
Audi München GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	270	-	1)	2021
Audi Real Estate GmbH, Ingolstadt	EUR		-	100,00	100,00	17.933	4.019	-	2021
Audi Sport GmbH, Neckarsulm	EUR		-	100,00	100,00	186.200	-	1)	2022
Audi Stuttgart GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	6.677	-	1)	2021
Auto & Service PIA GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	19.895	-	1)	2021
Autostadt GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	50	-	1)	2021
Bugatti Engineering GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1)	2021
CARIAD SE, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	2.979.973	-	1)	2021
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart	EUR		-	75,42	75,42	5.648.484	-	1)	2022
Ducati Motor Deutschland GmbH, Neuburg a.d. Donau	EUR		-	100,00	100,00	15.553	1.063	-	2021
dx.one GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	805	-	1)	2021
Eberhardt Kraftfahrzeug GmbH & Co. KG, Ulm	EUR		-	98,59	98,59	512	-	-	2021
EURO-Leasing GmbH, Sittensen	EUR		-	100,00	100,00	35.814	12.531	1)	2022
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Augsburg KG, Pullach i. Isartal	EUR		-	100,00	100,00	-128	232	-	2021
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Heinrich-von-Buz-Straße KG, Pullach i.	EUR		-	100,00	100,00	-257	158	-	2021
HABAMO Verwaltung GmbH & Co. Objekt Sterkrade KG, Pullach i. Isartal	EUR		-	100,00	100,00	21.170	5.721	-	2021
Haberl Beteiligungs-GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	16.174	-	1)	2020
Held & Ströhle GmbH & Co. KG, Ulm	EUR		-	70,30	70,30	2.915	-	-	2021
H-TEC SYSTEMS GmbH, Augsburg	EUR		-	100,00	100,00	-2.256	-11.573	12)	2021
KOSIGA GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal	EUR		-	94,00	94,00	38.087	765	-	2021
LOTS Germany GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
M A N Verwaltungs-Gesellschaft mbH, München	EUR		-	100,00	100,00	1.039	-	1)	2022
MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG, München	EUR		-	100,00	100,00	131.146	-	-	2021
MAHAG GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	119.063	-	1)	2021
MAHAG Sportwagen Zentrum Albrechtstraße GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	100	-	1)	2020
MAN Brand GmbH & Co. KG, Grünwald	EUR		-	100,00	100,00	21	4	4)	2021
MAN Energy Solutions SE, Augsburg	EUR		-	100,00	100,00	699.650	-	1)	2021
MAN GHH Immobilien GmbH, Oberhausen	EUR		-	100,00	100,00	44.668	-	1)	2022
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Epsilon KG, München	EUR		-	100,00	100,00	665	47	-	2021
MAN Marken GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	27	-	-	2021
MAN Service und Support GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1)	2022
MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	130.934	-	1)	2022
MAN Truck & Bus SE, München	EUR		-	100,00	100,00	564.841	-	1) 13)	2022
Memphis I GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
MHP Management- und IT-Beratung GmbH, Ludwigsburg	EUR		-	81,80	81,80	214.076	96.303	-	2021
MOIA GmbH, Berlin	EUR		100,00	-	100,00	39	-	1)	2021
MOIA Operations Germany GmbH, Hannover	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1)	2021
Navistar Europe GmbH, Nürnberg	EUR		-	100,00	100,00	604	18	-	2021
POFIN Financial Services GmbH & Co. KG, Freilassing	EUR		-	100,00	100,00	79.232	-	-	2021
POFIN Financial Services Verwaltungs GmbH, Freilassing	EUR		-	100,00	100,00	470.438	3.218	-	2021
Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	700	-	1)	2021
Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	11.625	-	1)	2021
Porsche Dienstleistungs GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	43	-	1)	2021
Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg	EUR		-	100,00	100,00	20.025	-	1)	2021
Porsche Engineering Group GmbH, Weissach	EUR		-	100,00	100,00	4.000	-	1)	2021
Porsche Engineering Services GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	1.601	-	1)	2021
Porsche Erste Beteiligungsgesellschaft mbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	64.425	-	1)	2021
Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	150.016	10.155	-	2021
Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	26.608	-	1)	2021
Porsche Financial Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	108	4	-	2021
Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart	EUR		100,00	-	100,00	17.096.918	-	1)	2022
Porsche Immobilien GmbH & Co. KG, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	59.971	5.792	-	2021
Porsche Investments GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	172.062	-30.656	-	2021
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig	EUR		-	100,00	100,00	2.500	-	1)	2021
Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg	EUR		-	100,00	100,00	-19.825	4.474	-	2021
Porsche Logistik GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	1.000	-	1)	2021
Porsche Niederlassung Berlin GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	2.500	-	1)	2021
Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH, Kleinmachnow	EUR		-	100,00	100,00	1.700	-	1)	2021
Porsche Niederlassung Hamburg GmbH, Hamburg	EUR		-	100,00	100,00	2.000	-	1)	2021
Porsche Niederlassung Mannheim GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	1.000	-	8)	2021
Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	2.500	-	1)	2021
Porsche Nordamerika Holding GmbH, Ludwigsburg	EUR		-	100,00	100,00	58.311	-	1)	2021
Porsche Sales & Marketplace GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	2.123	-	1)	2021
Porsche Siebte Vermögensverwaltung GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	3.430.578	-	1)	2021
Porsche Verwaltungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ludwigsburg	EUR		-	100,00	100,00	41	1	-	2021
Porsche Werkzeugbau GmbH, Schwarzenberg	EUR		-	100,00	100,00	38.472	3.327	-	2021
Porsche Zentrum Hoppegarten GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	2.556	-	1)	2021
PowerCo SE, Salzgitter	EUR		-	100,00	100,00	119	-1	4) 12) 13)	2021
PSW automotive engineering GmbH, Gaimersheim	EUR		-	100,00	100,00	38.112	10.503	-	2021
PZ Leipzig GmbH, Leipzig	EUR		-	100,00	100,00	500	-	12)	2021
Scania CV Deutschland Holding GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	66.295	-	-	2021
SCANIA DEUTSCHLAND GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	45.791	-	1)	2022
Scania Finance Deutschland GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	62.913	-	-	2021
SCANIA Real Estate Deutschland GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	15.183	-	-	2021
Scania Versicherungsvermittlung GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	1.133	204	-	2021
SCANIA Vertrieb und Service GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	21.756	-	1)	2022
Schwaba GmbH, Augsburg	EUR		-	100,00	100,00	19.790	-	1)	2021
SEAT Deutschland GmbH, Weiterstadt	EUR		-	100,00	100,00	159.197	23.083	-	2021
SEAT Deutschland Niederlassung GmbH, Frankfurt am Main	EUR		-	100,00	100,00	325	-	1)	2021
SKODA AUTO Deutschland GmbH, Weiterstadt	EUR		-	100,00	100,00	24.119	-	1)	2021
Sportwagen GmbH Donautal, Ulm	EUR		-	100,00	100,00	3.105	-	1)	2021
SZM Sportwagen Zentrum München GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	19.157	-	1)	2021
TARONA Verwaltung GmbH & Co. Alpha KG, Pullach i. Isartal	EUR		-	100,00	100,00	5.124	4.008	-	2021
TB Digital Services GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1) 13)	2022
TORINU Verwaltung GmbH & Co. Beta KG, Pullach i. Isartal	EUR		-	100,00	100,00	18.100	505	-	2021
TRATON SE, München	EUR		-	89,72	89,72	14.561.081	260.668	13)	2022
UI-356-Fonds, Frankfurt am Main	EUR		-	100,00	100,00	1.071.692	16.802	14)	2021
UI-S5-Fonds, Frankfurt am Main	EUR		-	100,00	100,00	-	-	14)	2022
UI-SP25-Fonds, Frankfurt am Main	EUR		-	100,00	100,00	-	-	4) 6) 14)	2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am Kapital in %	direkt	indirekt				
UI-TV-Fonds, Frankfurt am Main	EUR		100,00	-	100,00	10.548.139	36.741	14)	2021
Vehicle Trading International (VTI) GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	2.763	-	1)	2022
VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	30.973	-	1) 3)	2022
VGRB GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1) 4)	2020
VGRD GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	282.939	-	1)	2021
VGRHH GmbH, Hamburg	EUR		-	100,00	100,00	15.153	-	1)	2021
Volim Volkswagen Immobilien Vermietgesellschaft für VW-/Audi-Händlerbetriebe mbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	26	-	1)	2022
Volkswagen ADMT Hannover GmbH, Hannover	EUR		-	100,00	100,00	25	-	4)	2021
Volkswagen AirService GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	100	-	1)	2021
Volkswagen Automobile Berlin GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	27.762	-	1) 13)	2021
Volkswagen Automobile Chemnitz GmbH, Chemnitz	EUR		-	100,00	100,00	6.439	-	1)	2021
Volkswagen Automobile Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main	EUR		-	100,00	100,00	12.111	-	1)	2021
Volkswagen Automobile Hamburg GmbH, Hamburg	EUR		-	100,00	100,00	50.371	-	1)	2021
Volkswagen Automobile Hannover GmbH, Hannover	EUR		-	100,00	100,00	20.359	-	1)	2021
VOLKSWAGEN Automobile Leipzig GmbH, Leipzig	EUR		-	100,00	100,00	13.805	-	1)	2021
Volkswagen Automobile Region Hannover GmbH, Hannover	EUR		-	100,00	100,00	7.525	-	1)	2021
Volkswagen Automobile Rhein-Neckar GmbH, Mannheim	EUR		-	100,00	100,00	12.910	-	1)	2021
Volkswagen Automobile Stuttgart GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	5.725	-	1)	2021
Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig	EUR		100,00	-	100,00	9.224.479	-	1)	2022
Volkswagen Beteiligungsverwaltung GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	200	-	1)	2021
Volkswagen Deutschland GmbH & Co. KG, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	20	4		2021
Volkswagen Deutschland Verwaltungs GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	74	-	1)	2021
Volkswagen Dritte Leasingobjekt GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1)	2021
Volkswagen Erste Leasingobjekt GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1)	2021
VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG, Braunschweig	EUR		100,00	-	100,00	3.758.666	-	1)	2022
Volkswagen Financial Services Digital Solutions GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	116.446	13.355		2021
Volkswagen Fünfte Leasingobjekt GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1)	2021
Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH, Langenhagen	EUR		-	100,00	100,00	603	-	1)	2021
Volkswagen Group Charging GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	100	-	1)	2021
Volkswagen Group IT Solutions GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	200	-	1)	2021
Volkswagen Group Logistics GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	3.931	441		2021
Volkswagen Group Real Estate GmbH & Co. KG, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	331.726	14.499		2021
Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	26.594	-	1)	2021
Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	175.169	-	1)	2021
Volkswagen Insurance Brokers GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	54.829	-	1)	2022
Volkswagen Konzernlogistik GmbH & Co. OHG, Wolfsburg	EUR		81,00	19,00	100,00	511	257.522	17)	2021
Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	269.912	-	1)	2022
Volkswagen Original Teile Logistik Beteiligungs-GmbH, Baunatal	EUR		49,80	3,80	53,60	31	-2		2021
Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal	EUR		50,87	3,88	54,75	48.789	29.699		2021
Volkswagen Osnabrück GmbH, Osnabrück	EUR		100,00	-	100,00	10.511	-	1)	2021
Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau	EUR		100,00	-	100,00	672.503	-	1)	2021
Volkswagen Sechste Leasingobjekt GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1)	2021
Volkswagen Siebte Leasingobjekt GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1)	2021
Volkswagen Software Asset Management GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	100	-	1)	2021
Volkswagen Vermögensverwaltungs-GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	2.300.025	-	1)	2021
Volkswagen Versicherung AG, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	97.055	-	1)	2022
Volkswagen Vierte Leasingobjekt GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1)	2021
Volkswagen Zubehör GmbH, Dreieich	EUR		100,00	-	100,00	8.911	-	1)	2021
Volkswagen Zweite Leasingobjekt GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1)	2021
Volkswagen-Versicherungsdienst GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	54.369	-	1)	2022
VW Kraftwerk GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	219.914	-	1)	2021
ZellCo 1. Projektgesellschaft mbH, Salzgitte	EUR		51,00	49,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
2. Ausland									
AB Dure, Södertälje	SEK	11,0787	-	100,00	100,00	1.440	-	5)	2021
AB Folkvagn, Södertälje	SEK	11,0787	-	100,00	100,00	1.440	-	5)	2021
AB Otrem, Stockholm	SEK	11,0787	-	100,00	100,00	-	-	7)	2022
AB Scania-Vabis, Södertälje	SEK	11,0787	-	100,00	100,00	100	-	5)	2021
Ainax AB, Södertälje	SEK	11,0787	-	100,00	100,00	120	-	5)	2021
Aktiebolaget Tönseth & Co, Stockholm	SEK	11,0787	-	100,00	100,00	14.369	337		2021
ARAC GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	8.977	84		2021
Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661	-	100,00	100,00	4.343.380	2.140.736		2021
Audi Australia Pty. Ltd., Zetland	AUD	1,5706	-	100,00	100,00	200.042	-1.861	5)	2021
Audi Australia Retail Operations Pty. Ltd., Zetland	AUD	1,5706	-	100,00	100,00	11.746	5.422		2021
Audi Brussels S.A./N.V., Bruxelles	EUR		-	100,00	100,00	616.596	6.598		2021
Audi Canada, Inc., Ajax / ON	CAD	1,4440	-	100,00	100,00	255.152	37.015		2022
Audi do Brasil Indústria e Comércio de Veículos Ltda., São Paulo	BRL	5,6444	-	100,00	100,00	591.132	192.599		2021
Audi FAW NEV Co., Ltd., Changchun	CNY	7,3661	60,00	60,00	60,00	2.965.594	-312.710	4)	2021
Audi Hungaria Zrt., Győr	EUR		-	100,00	100,00	1.327.468	343.495		2022
Audi Japan Sales K.K., Tokio	JPY	140,6650	-	100,00	100,00	3.956.559	1.492.241		2021
Audi Luxemburg S.A., Strassen	EUR		-	100,00	100,00	501.411	-30		2021
Audi México S.A. de C.V., San José Chiapa	USD	1,0677	-	100,00	100,00	1.709.571	68.946	11)	2022
Audi of America, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677	-	100,00	100,00	944.896	119.731	11)	2022
Audi Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4310	-	100,00	100,00	42.313	4.728		2021
Audi Tooling Barcelona, S.L., Martorell	EUR		-	100,00	100,00	50.297	2.460		2021
Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai	USD	1,0677	-	100,00	100,00	153.059	25.112		2021
Auto Expo Avion Premium S.A.S., Avion	EUR		-	100,00	100,00	2.355	373		2021
Auto Expo Avion S.A.S., Avion	EUR		-	100,00	100,00	5.863	286		2021
Auto Expo Béthune S.A.R.L., Béthune	EUR		-	100,00	100,00	803	133		2021
Auto Expo Bruay Premium S.A.S., Bruay-la-Buissière	EUR		-	100,00	100,00	1.892	252		2021
Auto Expo Bruay S.A.S., Bruay-la-Buissière	EUR		-	100,00	100,00	4.841	107		2021
Auto Expo Dunkerque Premium S.A.R.L., Dunkerque	EUR		-	100,00	100,00	1.769	47		2021
Auto Expo Dunkerque S.A.S., Dunkerque	EUR		-	100,00	100,00	3.286	156		2021
Auto Expo Hazebrouck Premium S.A.S., Hazebrouck	EUR		-	100,00	100,00	2.352	81		2021
Auto Expo Hazebrouck S.A.S., Hazebrouck	EUR		-	100,00	100,00	8.011	167		2021
Auto Expo Montigny S.A.R.L., Montigny-en-Gohelle	EUR		-	100,00	100,00	320	47		2021
Auto Expo Villeneuve d'Ascq S.A.S., Villeneuve d'Ascq	EUR		-	100,00	100,00	7.051	969		2021
Auto Garage de l'Ouest S.A.S., Orvault	EUR		-	100,00	100,00	-575	-2.141		2021
Autocentro Baistrocchi S.p.A., Bozen	EUR		-	100,00	100,00	7.679	-3.613		2021
Autofinance S.A., Luxemburg	SEK	11,0787	-	-	-	350	-	14)	2021
Autohaus Robert Stipschitz GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	11.648	292		2021
Automobili Lamborghini America, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677	-	100,00	100,00	35.215	8.344	11)	2022
Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese	EUR		-	100,00	100,00	5.372.367	235.182		2021
Axone Automobiles S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	-575	-2.141		2021
Banco Volkswagen S.A., São Paulo	BRL	5,6444	-	100,00	100,00	2.824.219	322.566		2021
Beijing Binjie Automobile Sales & Service Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661	-	100,00	100,00	40.856	11.097		2021
Beijing Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661	-	100,00	100,00	176.735	31.077		2021
Beijing Junbaojie Automobile Sales & Service Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661	-	100,00	100,00	28.436	115.778		2021
Beijing Junbaojie Automobile Trade Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661	-	100,00	100,00	74.049	21.600		2021
Bentley Motors Canada Ltd./Ltee., Montreal / QC	CAD	1,4440	-	100,00	100,00	11.629	696	11)	2022
Bentley Motors Ltd., Crewe	GBP	0,8868	-	100,00	100,00	-569.557	440.028		2021
Bentley Motors, Inc., Boston / MA	USD	1,0677	-	100,00	100,00	106.546	14.361	11)	2022
Bil Fastigheter i Sverige AB, Stockholm	SEK	11,0787	-	100,00	100,00	6.795	3.836		2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am Kapital in %	direkt	indirekt				
		31.12.2022							
Bilfastighet i Täby AB, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	1.258	527		2021
Bilmetro AB, Gävle	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-	7)	2022
Bilmetro i Dalarna AB, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-	7)	2022
Bilmetro Lastbilar i Hudiksvall AB, Gävle	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-	7)	2022
Bilmetropolen i Gävle-Dala AB, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-	7)	2022
Blue Diamond Parts LLC, Lisle / IL	USD	1,0677		100,00	100,00	11.705	41.131		2021
Bonaldi Motori S.p.A., Bozen	EUR	-		100,00	100,00	44.334	8.107		2021
Bonaldi Tech S.p.A., Bozen	EUR	-		100,00	100,00	12.840	5.266		2021
CARIAD Estonia A.S., Tallinn	EUR	-		100,00	100,00	2.785.709	367.139		2021
Carrera Finance S.A., Luxemburg	EUR	-		-	-	31	-	14)	2021
Carrera Italia SPV S.r.l., Conegliano	EUR	-		-	-	10	-	14)	2021
Centro Porsche Padova S.r.l., Padua	EUR	-		100,00	100,00	5.817	1.725		2021
Centurion Truck & Bus (Pty) Ltd. t/a, Centurion	ZAR	18,0795		70,00	70,00	20.391	5.598		2021
Changshu Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Changshu	CNY	7,3661		100,00	100,00	56.690	7.364		2021
Changxing Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Huzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	35.497	-8.238		2021
Changzhou Aobaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Changzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	64.013	-7.158		2021
Chicago International Trucks - Chicago, LLC, Chicago / IL	USD	1,0677		100,00	100,00	-5.793	-	5)	2021
Cixi Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Cixi	CNY	7,3661		100,00	100,00	102.951	39.871		2021
Codema Comercial e Importadora Ltda., Guarulhos	BRL	5,6444		99,98	99,98	394.577	90.209		2021
Consórcio Nacional Volkswagen - Administradora de Consórcio Ltda., São Paulo	BRL	5,6444		100,00	100,00	371.132	70.998		2021
Diettert A31 S.A.S., Thionville	EUR	-		100,00	100,00	1.408	68		2021
Diettert Gassion S.A.S., Thionville	EUR	-		100,00	100,00	1.223	258		2021
Din Bil Fastigheter Göteborg AB, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	16.341	635		2021
Din Bil Fastigheter Syd AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	10.604	540		2021
Din Bil Helsingborg AB, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	15.784	663		2021
Din Bil Sverige AB, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	1.661.262	396.638		2021
Dorigoni S.p.A., Bozen	EUR	-		100,00	100,00	21.170	2.457		2021
Driver Brasil five Banco Volkswagen Fundo de Investimento em Direitos Creditórios	BRL	5,6444		-	-	1.136.966	13.964	4) 14)	2021
Financiamento de Veículos, Osasco	CNY	7,3661		-	-	7.451.677	323.440	14)	2021
Driver China Eleven Auto Loan Securitization Trust, Peking	CNY	7,3661		-	-	-	-	4) 6) 14)	2022
Driver China Fourteen Auto Loan Securitization Trust, Peking	CNY	7,3661		-	-	-	-	14)	2021
Driver China Ten Auto Loan Securitization Trust, Peking	CNY	7,3661		-	-	2.339.646	181.431	14)	2021
Driver China Thirteen Auto Loan Securitization Trust, Peking	CNY	7,3661		-	-	7.955.905	19.999	4) 14)	2021
Driver China Twelve Auto Loan Securitization Trust, Peking	CNY	7,3661		-	-	4.631.723	53.764	4) 14)	2021
Driver España six, Fondo de Titulización, Madrid	EUR	-		-	-	-	-	14)	2021
Driver Master S.A., Luxemburg	EUR	-		-	-	31	-	14)	2021
Driver Multi-Compartment S.A., Luxemburg	EUR	-		-	-	30	14	14)	2021
Driver UK Master S.A., Luxemburg	GBP	0,8868		-	-	29	-	3) 14)	2021
Driver UK Multi-Compartment S.A., Luxemburg	GBP	0,8868		-	-	29	-	3) 14)	2021
Ducati (Schweiz) AG, Feusisberg	CHF	0,9852		100,00	100,00	4.404	707		2021
Ducati do Brasil Indústria e Comércio de Motocicletas Ltda., São Paulo	BRL	5,6444		100,00	100,00	43.089	10.037		2021
Ducati Japan K.K., Yokohama	JPY	140,6650		100,00	100,00	311.621	69.995		2021
Ducati Motor (Thailand) Co. Ltd., Amphur Pluakdaeng	THB	36,8837		100,00	100,00	2.119.755	649.588		2021
Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna	EUR	-		100,00	100,00	856.473	103.855		2021
Ducati Motors de Mexico S. de R.L. de C.V., Mexico City	MXN	20,8879		100,00	100,00	9.105	-391		2021
Ducati North America, Inc., Sunnyvale / CA	USD	1,0677		100,00	100,00	38.796	1.782		2021
Ducati North Europe B.V., Den Haag	EUR	-		100,00	100,00	7.289	883		2021
Ducati Powertrain (Thailand) Co. Ltd., Amphur Pluakdaeng	THB	36,8837		100,00	100,00	250.567	167.741		2021
Ducati U.K. Ltd., Towcester	GBP	0,8868		100,00	100,00	6.522	751		2021
Ducati West Europe S.A.S., Colombes	EUR	-		100,00	100,00	12.123	1.886		2021
Electrify America, LLC, Reston / VA	USD	1,0677		94,90	94,90	341.000	-102.000		2021
Erre Esse S.p.A., Bozen	EUR	-		100,00	100,00	7.204	1.246		2021
Eurent Autovermietung Kft., Budapest	HUF	400,3900		100,00	100,00	592.693	-245.684		2021
Euro-Leasing A/S, Padborg	DKK	7,4369		100,00	100,00	15.440	6.063		2021
Eurocar Immobili Italia s.r.l., Bozen	EUR	-		100,00	100,00	18.235	-8.740		2021
Eurocar Italia S.r.l., Bozen	EUR	-		100,00	100,00	94.852	-958		2021
Europeisk Biluthyrning AB, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	49.692	10.079		2021
ExB II LLC, Atlanta / GA	USD	1,0677		100,00	100,00	29.153	1.017	14)	2021
ExB LLC, Atlanta / GA	USD	1,0677		100,00	100,00	13.758	-1.671	14)	2021
Exclusive Cars Vertriebs GmbH, Salzburg	EUR	-		100,00	100,00	7.318	674		2021
Exclusive Motors S.A.S., Paris	EUR	-		100,00	100,00	3.175	777		2021
Fastighet Kallebäck 2:4 i Göteborg AB, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	6.019	109		2021
Fastighets AB Hammarbyvagnen, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	2.699	2.126		2021
Fastighets AB Kabisten 1, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	2.901	568		2021
Fastighets AB Xalam, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	12.881	-70		2021
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	18.683	-	1)	2021
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	53.892	-	1)	2021
Fastighetsaktiebolaget Vindbron, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	43.067	-	1)	2021
Ferruform AB, Luleå	SEK	11,0787		100,00	100,00	71.567	-1.372		2021
Garage André Floc S.A.S., Cesson-Sévigné	EUR	-		100,00	100,00	8.793	895		2021
Griffin Automotive Ltd., Road Town	TWD	32,7048		100,00	100,00	2.115.174	449.784		2021
Griffin Lux S.à r.l., Luxemburg	EUR	-		-	-	-	-	14)	2021
Gulf Turbo Services LLC, Doha	QAR	3,8999		55,00	55,00	16.804	3.187		2021
Hamlin Services, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		100,00	100,00	-	-	10)	2021
Hangzhou Aobaohang Automobile Sales & Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	74.746	1.167		2021
Hangzhou Jieshenghang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	186.954	52.761		2021
Hangzhou Junbaohang Automobile Sales & Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	255.553	81.510		2021
Hangzhou Tongxie Binjie Automobile Sales and Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	20.490	10.216		2021
Hangzhou Xiaoshan Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	95.246	24.117		2021
Hangzhou Xiaoshan Shidai Junbaohang Automobile Sales & Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	71.412	11.134		2021
Harbour Assurance Company of Bermuda Ltd., Hamilton	BMD	1,0677		100,00	100,00	26.251	3.634		2021
Hemlingby 20:11 Fastighets AB, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-	7)	2022
Hemlingby 61:2 AB, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-	7)	2022
HTD i Oskarshamn AB, Oskarshamn	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-		2021
Huzhou Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Huzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	74.461	22.345		2021
Huzhou Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Huzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	136.132	35.357		2021
IC Bus LLC, Lisle / IL	USD	1,0677		100,00	100,00	919.350	30.036		2021
IC Bus of Oklahoma, LLC, Tulsa / OK	USD	1,0677		100,00	100,00	-	-	3)	2021
Immobilier France VGRF S.A.S., Roissy-en-France	EUR	-		100,00	100,00	28.823	848	13)	2021
International DealCor Operations, Ltd., George Town	KYD	0,8862		100,00	100,00	56.787	-		2021
International Engine Intellectual Property Company, LLC, Lisle / IL	USD	1,0677		100,00	100,00	501.939	199		2021
International of Mexico Holding Corporation LLC, Lisle / IL	USD	1,0677		100,00	100,00	403.740	-130.973		2021
International Parts Distribution S. de R.L. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	20,8879		100,00	100,00	434.487	269.254		2021
International Truck and Engine Corporation Cayman Islands Holding Company, Lisle / IL	USD	1,0677		100,00	100,00	623.249	2.783		2021
International Truck and Engine Corporation U.S. Holding Company, LLC, Lisle / IL	USD	1,0677		100,00	100,00	92	0		2021
International Truck and Engine Investments Corp., Lisle / IL	USD	1,0677		100,00	100,00	-47.308	-764		2021
International Truck and Engine Overseas Corp., Lisle / IL	USD	1,0677		100,00	100,00	-10.124	-		2021
International Truck Intellectual Property Company, LLC, Lisle / IL	USD	1,0677		100,00	100,00	985.352	-836		2021
International Truck Leasing Corp., Lisle / IL	USD	1,0677		100,00	100,00	4.749	-31		2021
Italdesign Giugiaro S.p.A., Moncalieri	EUR	-		100,00	100,00	59.620	3.485		2021
ItalSCANIA S.p.A., Trento	EUR	-		100,00	100,00	58.256	35.022		2021
J.M.C. Autos S.A.S., Charnail	EUR	-		100,00	100,00	744	-86		2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am 31.12.2022	direkt	indirekt				
Jacob S.A.S., Metz	EUR			100,00	100,00	4.053	-178		2021
Jacques Carlet S.A.S., Mozac	EUR			100,00	100,00	7.885	252		2021
James Young Ltd., Crewe	GBP	0,8868		100,00	100,00	12.474	-	5)	2021
Jiangmen Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jiangmen	CNY	7,3661		100,00	100,00	47.276	5.915		2021
Jiaxing Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jiaxing	CNY	7,3661		100,00	100,00	149.627	63.597		2021
Jiaxing Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jiaxing	CNY	7,3661		100,00	100,00	147.125	51.347		2021
Jiaxing Zhongyue Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jiaxing	CNY	7,3661		100,00	100,00	26.778	-15.361		2021
Jinhua Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jinhua	CNY	7,3661		100,00	100,00	109.256	55.049		2021
Jinhua Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jinhua	CNY	7,3661		100,00	100,00	109.235	26.780		2021
Kai Tak Holding AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	120	-	5)	2021
Kunshan Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Kunshan	CNY	7,3661		100,00	100,00	83.050	21.852		2021
Laxå Specialvehicles AB, Laxå	SEK	11,0787		100,00	100,00	119.039	21.680		2021
LKW Komponenten s.r.o., Bánovce nad Bebravou	EUR			100,00	100,00	9.828	-1.487		2021
Lorraine Motors S.A.S., Tomblaine	EUR			100,00	100,00	6.558	140		2021
LOTS Chile S.p.A., Santiago de Chile	CLP	915,6600		100,00	100,00	-	-	4)	2021
LOTS Group AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	416.417	-449		2021
LOTS Latin América Logística de Transportes Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,6444		100,00	100,00	87.464	-3.312		2021
Lots Logistics (Guangxi) Co. Ltd., Beihai	CNY	7,3661		100,00	100,00	1.610	1.381		2021
LOTS SPV USA LLC, Wilmington / DE	USD	1,0677		70,00	70,00	-	-	4)	2021
LOTS Ventures Canada Inc., Vancouver / BC	CAD	1,4440		80,00	80,00	-	-		2021
LOTS Ventures USA Inc., Wilmington / DE	USD	1,0677		100,00	100,00	-	-		2021
Mälardalens Tekniska Gymnasium AB, Södertälje	SEK	11,0787		80,00	80,00	27.033	3.945		2021
MAN Automotive (South Africa) (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	18,0795		100,00	100,00	991.829	65.101		2021
MAN Bus Sp. z o.o., Starachowice	PLN	4,6860		100,00	100,00	888.558	71.718		2021
MAN Energy Solutions Australia Pty. Ltd., Yennora	AUD	1,5706		100,00	100,00	20.310	1.758		2021
MAN Energy Solutions Belgium N.V., Antwerpen	EUR			100,00	100,00	12.954	1.260		2021
MAN Energy Solutions Brasil Equipamentos & Serviços Ltda., Rio de Janeiro	BRL	5,6444		100,00	100,00	49.532	20.627		2021
MAN Energy Solutions Canada Ltd., Richmond / BC	CAD	1,4440		100,00	100,00	10.713	1.654		2021
MAN Energy Solutions Canarias S.L.U., Las Palmas de Gran Canaria	EUR			100,00	100,00	4.812	650		2021
MAN Energy Solutions Chile Ltda., Valparaíso	CLP	915,6600		100,00	100,00	6.374.776	1.194.104		2021
MAN Energy Solutions China Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661		100,00	100,00	195.433	37.212		2021
MAN Energy Solutions China Production Co., Ltd., Changzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	440.790	55.724		2021
MAN Energy Solutions España S.A., Madrid	EUR			100,00	100,00	7.561	483		2021
MAN Energy Solutions France S.A.S., Saint-Nazaire	EUR			100,00	100,00	164.910	32.861		2021
MAN Energy Solutions Hellas E.P.E., Piräus	EUR			100,00	100,00	13.768	3.169		2021
MAN Energy Solutions Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,3210		100,00	100,00	110.195	11.855		2021
MAN Energy Solutions India Pvt. Ltd., Aurangabad	INR	88,1640		100,00	100,00	4.540.650	647.670		2021
MAN Energy Solutions Italia S.r.l., Genua	EUR			100,00	100,00	8.154	947		2021
MAN Energy Solutions Korea Ltd., Busan	KRW	1.338,2950		100,00	100,00	39.389.113	7.636.487		2021
MAN Energy Solutions Malaysia ES Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	MYR	4,7032		100,00	100,00	60.516	9.960		2021
MAN Energy Solutions Middle East LLC FZE, Fujairah	AED	3,9213		100,00	100,00	17.609	2.331		2021
MAN Energy Solutions Middle East LLC, Dubai	AED	3,9213		100,00	100,00	13.027	8.622		2021
MAN Energy Solutions Netherlands B.V., Schiedam	EUR			100,00	100,00	10.242	1.404		2021
MAN Energy Solutions Pakistan Pvt. Ltd., Lahore	PKR	242,0475		100,00	100,00	1.401.895	483.262		2021
MAN Energy Solutions Panama Inc., Panama-City	PAB	1,0677		100,00	100,00	15.452	3.888		2021
MAN Energy Solutions Qatar Navigation LLC, Doha	QAR	3,8999		49,00	49,00	23.770	952		2021
MAN Energy Solutions Saudi Arabia LLC, Jeddah	SAR	4,0162		100,00	100,00	22.276	3.492		2021
MAN Energy Solutions Schweiz AG, Zürich	CHF	0,9852		100,00	100,00	341.470	8.054		2021
MAN Energy Solutions Senegal S.A.R.L., Dakar	XOF	655,9570		100,00	100,00	2.650.337	802.615		2021
MAN Energy Solutions Servis ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul	TRY	19,9852		100,00	100,00	93.184	60.943		2021
MAN Energy Solutions Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4310		100,00	100,00	81.583	13.196		2021
MAN Energy Solutions South Africa (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	18,0795		100,00	100,00	432.603	18.701		2021
MAN Energy Solutions Sverige AB, Göteborg	SEK	11,0787		100,00	100,00	5.771	-34.526		2021
MAN Energy Solutions Taiwan Ltd., Kaohsiung	TWD	32,7048		100,00	100,00	179.265	61.257		2021
MAN Energy Solutions UK Ltd., Stockport	GBP	0,8868		100,00	100,00	53.548	6.034		2021
MAN Energy Solutions USA Inc., Houston / TX	USD	1,0677		100,00	100,00	64.335	7.083		2021
MAN Engines & Components Inc., Pompano Beach / FL	USD	1,0677		100,00	100,00	103.856	9.473		2021
MAN Finance and Holding S.A., Strassen	EUR			100,00	100,00	2.235.963	-602.794		2021
MAN Financial Services España S.L., Alcobendas (Madrid)	EUR			100,00	100,00	26.715	2.981		2021
MAN Financial Services GesmbH, Eugendorf	EUR			100,00	100,00	32.645	3.372		2021
MAN Financial Services Poland Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,6860		100,00	100,00	107.412	24.872	11) 13)	2021
MAN Hellas Truck & Bus A.E., Aspropyros	EUR			100,00	100,00	2.629	451		2018
MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft., Dunaharaszti	HUF	400,3900		100,00	100,00	6.680.813	952.754		2021
MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.S., Ankara	TRY	19,9852		100,00	100,00	522.790	183.321		2021
MAN Location & Services S.A.S., Evry	EUR			100,00	100,00	5.924	1.683		2021
MAN Nutzfahrzeuge Immobilien GmbH, Wien	EUR			100,00	100,00	29.647	2.291		2021
MAN Shared Services Center Sp. z o.o., Poznan	PLN	4,6860		100,00	100,00	13.161	2.938		2021
MAN Truck & Bus (Korea) Ltd., Yongin	KRW	1.338,2950		100,00	100,00	12.082.153	-252.223		2021
MAN Truck & Bus (M) Sdn. Bhd., Rawang	MYR	4,7032		100,00	100,00	52.314	-1.640		2021
MAN Truck & Bus Czech Republic s.r.o., Cestlice	CZK	24,1450		100,00	100,00	1.237.607	11.933		2021
MAN Truck & Bus Danmark A/S, Greve	DKK	7,4369		100,00	100,00	140.033	17.722		2021
MAN Truck & Bus France S.A.S., Evry	EUR			100,00	100,00	85.761	11.626		2021
MAN Truck & Bus Iberia S.A., Coslada	EUR			100,00	100,00	118.040	8.980		2021
MAN Truck & Bus Italia S.p.A., Dossobuono di Villafranca	EUR			100,00	100,00	31.914	3.788		2021
MAN Truck & Bus Middle East FZE, Dubai	AED	3,9213		100,00	100,00	53.206	953		2021
MAN Truck & Bus N.V., Kobbegem	EUR			100,00	100,00	28.286	1.268		2021
MAN Truck & Bus Norge A/S, Lorenskog	NOK	10,5047		100,00	100,00	132.552	7.001		2021
MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,6860		100,00	100,00	59.056	16.665		2021
MAN Truck & Bus Portugal S.U. Lda., Lissabon	EUR			100,00	100,00	5.114	833		2021
MAN Truck & Bus Schweiz AG, Otelfingen	CHF	0,9852		100,00	100,00	29.383	1.647		2021
MAN Truck & Bus Slovakia s.r.o., Bratislava	EUR			100,00	100,00	10.838	838		2021
MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR			100,00	100,00	13.714	1.382		2021
MAN Truck & Bus Trading (China) Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661		100,00	100,00	71.925	-580		2021
MAN Truck & Bus UK Ltd., Swindon	GBP	0,8868		100,00	100,00	102.985	3.508		2020
MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GmbH, Wien	EUR			100,00	100,00	252.355	4.429		2021
MAN Trucks Sp. z o.o., Niepolomice	PLN	4,6860		100,00	100,00	1.309.332	113.695		2021
MAN Türkiye A.S., Ankara	TRY	19,9852		99,99	99,99	2.550.271	969.272		2021
MECOS AG, Zürich	CHF	0,9852		100,00	100,00	219.196	3.580		2021
Metrobus AB, Gävle	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-	7)	2022
Mobility Asia Smart Technology Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661		100,00	100,00	963.962	196.293		2021
MOIA Luxembourg S.A., Strassen	EUR			100,00	100,00	283	-48		2021
MW-Hallen Restaurang AB, Södertälje	SEK	11,0787		1,00	1,00	1.993	-34		2021
N.W.S. S.r.l., in Liquidation, Trento	EUR			52,50	52,50	21	-3	2)	2021
Nanjing Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Nanjing	CNY	7,3661		100,00	100,00	32.434	-9.541		2021
Nardò Technical Center S.r.l., Santa Chiara di Nardò	EUR			100,00	100,00	12.298	392		2021
Navistar (Shanghai) Trading Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661		100,00	100,00	24.637	1.128		2021
Navistar Aftermarket Products, Inc., Lisle / IL	USD	1,0677		100,00	100,00	31.185	-5		2021
Navistar Auspac Pty. Ltd., Tullamarine	AUD	1,5706		100,00	100,00	1.732	-33		2021
Navistar Big Bore Diesels, LLC, Huntsville / AL	USD	1,0677		100,00	100,00	-43.853	4.696		2021
Navistar Canada, ULC, Halifax / NS	CAD	1,4440		100,00	100,00	-76.190	42.905		2021
Navistar Comercial S.A. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	20,8879		100,00	100,00	274.270	20.008		2021
Navistar Delaware Holdings, LLC, Lisle / IL	USD	1,0677		100,00	100,00	25.000	-		2021
Navistar Diesel of Alabama, LLC, Lisle / IL	USD	1,0677		100,00	100,00	90.140	-252		2021
Navistar Financial Corporation, Lisle / IL	USD	1,0677		100,00	100,00	360.729	-954		2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am Kapital in %	direkt	indirekt				
Navistar Financial Dealer Note Master Owner Trust II, Wilmington / DE	USD	1,0677	-	-	-	-	-	14)	2021
Navistar Financial Securities Corp., Lisle / IL	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	59.414	-146		2021
Navistar Financial, S.A. de C.V. SOFOM E.R., Miguel Hidalgo	MXN	20,8879	100,00	100,00	100,00	5.263.656	540.808		2021
Navistar Global Operations Corp., Lisle / IL	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	-	-		2020
Navistar Hong Kong Holding Company Ltd., Hongkong	HKD	8,3210	100,00	100,00	100,00	4.226	-146		2021
Navistar International B.V., Amsterdam	EUR	1,0677	100,00	100,00	100,00	364.317	-2.188		2021
Navistar International Corporation, Lisle / IL	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	3.314.653	-24.883		2021
Navistar International Employee Leasing Company, Lisle / IL	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	6.497	500		2021
Navistar International Holdings B.V., Amsterdam	EUR	1,0677	100,00	100,00	100,00	21.943	-51		2021
Navistar International Mexico, S. de R.L. de C.V., Escobedo	MXN	20,8879	100,00	100,00	100,00	2.321.672	931.921		2021
Navistar International Pvt. Ltd., Pune	INR	88,1640	100,00	100,00	100,00	143.050	5.560	3)	2021
Navistar International Southern Africa (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	18,0795	100,00	100,00	100,00	-46.086	-46.502		2021
Navistar International Truck Mexico, S. de R.L. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	20,8879	100,00	100,00	100,00	2.320.906	931.713		2021
Navistar Leasing Company, Lisle / IL	USD	1,0677	-	-	-	-	-	14)	2021
Navistar Leasing Services Corp., Lisle / IL	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	36.159	3.058		2021
Navistar Mexico, S. de R.L. de C.V., Mexico City	MXN	20,8879	100,00	100,00	100,00	3.623.755	1.123.428		2021
Navistar San Antonio Manufacturing LLC, Lisle / IL	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	-26.202	-13.505		2021
Navistar, Inc., Lisle / IL	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	-7.592.402	3.237		2021
NC2 Brasil Industria e Comercio de Caminhos Ltda., Canoas	BRL	5,6444	100,00	100,00	100,00	-5.707	-14		2021
NC2 Global LLC, Lisle / IL	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	137.758	3.684		2021
NC2 Luxembourg S.a.r.l., Luxemburg	EUR	1,0677	100,00	100,00	100,00	-110.630	2.141	3)	2021
Ningbo Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Ningbo	CNY	7,3661	100,00	100,00	100,00	196.652	100.993		2021
Norsk Scania AS, Oslo	NOK	10,5047	100,00	100,00	100,00	299.437	479.299		2021
Norsk Scania Eiendom AS, Oslo	NOK	10,5047	100,00	100,00	100,00	121.441	10.990		2021
Nouvelle Generation S.A.S., Augny	EUR	1,0677	100,00	100,00	100,00	2.679	-369		2021
OCC Technologies, LLC, Lisle / IL	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	-53.850	-5.929		2021
Ocean Automobile S.A.S., Orvault	EUR	1,0677	100,00	100,00	100,00	4.947	554		2021
OOO Porsche Center Moscow, Moskau	RUB	76,2868	100,00	100,00	100,00	1.683.265	359.861		2021
OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau	RUB	76,2868	100,00	100,00	100,00	531.567	157.645		2021
OOO Porsche Russland, Moskau	RUB	76,2868	100,00	100,00	100,00	10.740.469	1.735.521		2021
OOO Scania Finance, Moskau	RUB	76,2868	100,00	100,00	100,00	1.284.897	100.099		2021
OOO Scania Leasing, Moskau	RUB	76,2868	100,00	100,00	100,00	5.440.818	2.645.481		2021
OOO Scania Peter, St. Petersburg	RUB	76,2868	100,00	100,00	100,00	266.660	76.268		2021
OOO Scania Strachovany, Moskau	RUB	76,2868	100,00	100,00	100,00	134.772	63.567		2021
OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau	RUB	76,2868	100,00	100,00	100,00	18.284.055	999.741	11)	2021
OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau	RUB	76,2868	100,00	100,00	100,00	7.880.926	778.305		2021
OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau	RUB	76,2868	100,00	100,00	100,00	4.705.335	613.867		2021
OOO Volkswagen Group Rus, Kaluga	RUB	76,2868	28,06	71,94	100,00	27.509.615	4.793.046		2021
PAIG (China) Automobile Investment Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,3661	100,00	100,00	100,00	1.719.463	107.339		2021
PAIG Japan Automobile Investment GK, Tokio	JPY	140,6650	100,00	100,00	100,00	3.067.565	3.842		2021
Paris Est Evolution S.A.S., Saint-Thibault-des-Vignes	EUR	1,0677	100,00	100,00	100,00	5.816	485		2021
Parts and Service Ventures, Inc., Lisle / IL	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	1.724	0		2021
PBS Turbo s.r.o., Velká Bíteš	CZK	24,1450	100,00	100,00	100,00	985.799	155.989		2021
PCars LLC, Atlanta / GA	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	14.134	-1.727	14)	2021
PCREST II Holdings Ltd., Vancouver / BC	CAD	1,4440	100,00	100,00	100,00	990	-	14)	2021
PCREST Ltd., Mississauga / ON	CAD	1,4440	100,00	100,00	100,00	3	-	5)	2021
PCTX LLC, Atlanta / GA	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	506	2		2021
PDRIVE LLC, Atlanta / GA	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	20.228	141	14)	2021
PFORCE LLC, Atlanta / GA	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	21.090	-343	14)	2021
PGEAR LLC, Atlanta / GA	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	18.435	-4.158	14)	2021
PILOT 2017-A LLC, Atlanta / GA	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	71.294	9.044	14)	2021
PILOT 2017-B LLC, Atlanta / GA	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	10.318	-26	14)	2021
PILOT 2019-A LLC, Atlanta / GA	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	36.302	14.455	14)	2021
Porsamadrid S.L., Madrid	EUR	1,0677	100,00	100,00	100,00	4.706	776		2021
Porsche (China) Motors Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	100,00	100,00	100,00	3.138.271	3.040.563		2021
Porsche (Shanghai) Commercial Services Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	100,00	100,00	100,00	471.011	166.642		2021
Porsche Albania Sh.p.k., Tirana	ALL	114,3000	100,00	100,00	100,00	776.284	68.373		2021
Porsche Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4310	100,00	100,00	100,00	64.984	6.489		2021
Porsche Austria GmbH & Co. OG, Salzburg	EUR	1,0677	100,00	100,00	100,00	116.298	25.522		2021
Porsche Auto Funding LLC, Atlanta / GA	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	4.000	-	14)	2021
Porsche Automotive Investment GmbH, Salzburg	EUR	1,0677	100,00	100,00	100,00	470.918	148.187		2021
Porsche Aviation Products, Inc., Atlanta / GA	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	661	1		2021
Porsche Bank AG, Salzburg	EUR	1,0677	100,00	100,00	100,00	762.832	33.204		2021
Porsche Bank Romania S.A., Voluntari	RON	4,9483	100,00	100,00	100,00	190.216	5.281		2021
Porsche BG EOOD, Sofia	BGN	1,9560	100,00	100,00	100,00	20.491	10.808		2021
Porsche BH d.o.o., Novi Grad	BAM	1,9558	100,00	100,00	100,00	34.085	7.354		2021
Porsche Biztosításközvetítő Kft., Budapest	HUF	400,3900	100,00	100,00	100,00	422.201	415.801		2021
Porsche Brasil Importadora de Veículos Ltda., São Paulo	BRL	5,6444	100,00	100,00	100,00	63.689	53.689		2021
Porsche Broker A.D. Skopje, Skopje	MKD	61,6000	100,00	100,00	100,00	12.460	6.302		2021
Porsche Broker de Asigurare S.R.L., Voluntari	RON	4,9483	100,00	100,00	100,00	28.979	28.781		2021
Porsche Business Services, Inc., Atlanta / GA	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	-3.621	778		2021
Porsche Canadian Funding II L.P., Mississauga / ON	CAD	1,4440	100,00	100,00	100,00	110.300	8.922	14)	2021
Porsche Canadian Funding L.P., Mississauga / ON	CAD	1,4440	100,00	100,00	100,00	93.580	8.951		2021
Porsche Canadian Investment ULC, Halifax / NS	CAD	1,4440	100,00	100,00	100,00	705	6		2021
Porsche Cars Australia Pty. Ltd., Collingwood	AUD	1,5706	100,00	100,00	100,00	157.519	12.809		2021
Porsche Cars Canada Ltd., Mississauga / ON	CAD	1,4440	100,00	100,00	100,00	192.652	32.132		2021
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading	GBP	0,8868	100,00	100,00	100,00	140.646	19.215		2021
Porsche Cars North America, Inc., Atlanta / GA	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	1.891.816	294.227		2021
Porsche Central and Eastern Europe s.r.o., Prag	CZK	24,1450	100,00	100,00	100,00	139.283	13.436		2021
Porsche Centre Beijing Central Ltd., Peking	CNY	7,3661	100,00	100,00	100,00	53.984	72.461		2021
Porsche Centre Beijing Goldenport Ltd., Peking	CNY	7,3661	100,00	100,00	100,00	72.543	71.290		2021
Porsche Centre North Toronto Ltd., Toronto / ON	CAD	1,4440	100,00	100,00	100,00	14.495	4.666		2021
Porsche Centre Shanghai Pudong Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	100,00	100,00	100,00	127.466	104.087		2021
Porsche Centre Shanghai Waigaoqiao Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	100,00	100,00	100,00	133.151	85.786		2021
Porsche Česká republika s.r.o., Prag	CZK	24,1450	100,00	100,00	100,00	1.218.126	399.557		2021
Porsche Chile S.p.A., Santiago de Chile	CLP	915,6600	100,00	100,00	100,00	60.573.249	33.279.815		2021
Porsche Colombia S.A.S., Bogotá	COP	5.179.5000	100,00	100,00	100,00	134.680.000	42.217.942		2021
Porsche Consulting Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	100,00	100,00	100,00	37.653	16.142		2021
Porsche Consulting S.r.l., Mailand	EUR	1,0677	100,00	100,00	100,00	16.680	2.912		2021
Porsche Consulting, Inc., Atlanta / GA	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	3.746	1.016		2021
Porsche Corporate Finance GmbH, Salzburg	EUR	1,0677	100,00	100,00	100,00	1.650.839	1.467		2021
Porsche Croatia d.o.o., Zagreb	HRK	7,5364	100,00	100,00	100,00	489.365	124.755		2021
Porsche Design GmbH, Zell am See	EUR	1,0677	100,00	100,00	100,00	7.622	-1.297		2021
Porsche Design of America, Inc., Ontario / CA	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	2.486	197		2021
Porsche Distribution S.A.S., Vélizy-Villacoublay	EUR	1,0677	100,00	100,00	100,00	39.270	5.053		2021
Porsche Engineering Services s.r.o., Prag	CZK	24,1450	100,00	100,00	100,00	297.599	61.845		2021
Porsche Enterprises, Inc., Atlanta / GA	USD	1,0677	100,00	100,00	100,00	129.586	-6.950		2021
Porsche Finance Zrt., Budapest	HUF	400,3900	100,00	100,00	100,00	8.687.012	603.520		2021
Porsche Financial Leasing Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	100,00	100,00	100,00	196.383	204		2021
Porsche Financial Services Australia Pty. Ltd., Collingwood	AUD	1,5706	100,00	100,00	100,00	3.721	595		2021
Porsche Financial Services Canada G.P., Mississauga / ON	CAD	1,4440	100,00	100,00	100,00	23.875	-5.493	11)	2021
Porsche Financial Services France S.A.S., Asnières-sur-Seine	EUR	1,0677	100,00	100,00	100,00	18.254	3.811		2021
Porsche Financial Services Great Britain Ltd., Reading	GBP	0,8868	100,00	100,00	100,00	91.883	18.317		2021
Porsche Financial Services Italia S.p.A., Padua	EUR	1,0677	100,00	100,00	100,00	75.903	10.177		2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital	Ergebnis	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am Kapital in %	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.		
		31.12.2022				Landeswährung	Landeswährung		
Porsche Financial Services Japan K.K., Tokio	JPY	140,6650		100,00	100,00	7.475.767	894.400		2021
Porsche Financial Services Korea Ltd., Seoul	KRW	1.338,2950		100,00	100,00	-	-	7)	2022
Porsche Financial Services Schweiz AG, Rotkreuz	CHF	0,9852		100,00	100,00	12.501	5.315		2021
Porsche Financial Services, Inc., Atlanta / GA	USD	1,0677		100,00	100,00	171.101	29.646	11)	2021
Porsche France S.A.S., Asnières-sur-Seine	EUR			100,00	100,00	129.623	9.470		2021
Porsche Funding L.P., Atlanta / GA	USD	1,0677		100,00	100,00	646.344	18.207		2021
Porsche Haus S.r.l., Mailand	EUR			100,00	100,00	7.457	1.858		2021
Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg	EUR			100,00	100,00	5.110.734	237.173		2022
Porsche Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,3210		100,00	100,00	14.432.808	3.166.076		2021
Porsche Hungaria Kereskedelmi Kft., Budapest	HUF	400,3900		100,00	100,00	14.649.549	4.731.377		2021
Porsche Ibérica S.A., Madrid	EUR			99,99	99,99	104.766	6.569		2021
Porsche Immobilien BG EOOD, Sofia	BGN	1,9560		100,00	100,00	21.745	916		2021
Porsche Immobilien CZ spol. s r.o., Prag	CZK	24,1450		100,00	100,00	919.443	57.405		2021
Porsche Immobilien Gesellschaft m.b.H & Co. KG, Salzburg	EUR			100,00	100,00	23.699	238		2021
Porsche Immobilien Gesellschaft m.b.H., Salzburg	EUR			100,00	100,00	1.833.711	8.378		2021
Porsche Immobilien S.R.L., Cluj-Napoca	RON	4,9483		100,00	100,00	334.129	12.417		2021
Porsche Immobilien Slovakia spol s.r.o., Bratislava	EUR			100,00	100,00	13.319	714		2021
Porsche Immobilien, poslovanje z nepremičninami d.o.o., Ljubljana	EUR			100,00	100,00	10.268	671		2021
Porsche Immobilienverwaltungs Kft., Budapest	HUF	400,3900		100,00	100,00	378.574	1.034.557		2021
Porsche Informatik GmbH, Salzburg	EUR			100,00	100,00	9.745	2.509		2021
Porsche Innovative Lease Owner Trust 2016-A, Atlanta / GA	USD	1,0677		100,00	100,00	60.772	15.322	14)	2021
Porsche Insurance Broker BG EOOD, Sofia	BGN	1,9560		100,00	100,00	3.697	3.229		2021
Porsche Inter Auto BG EOOD, Sofia	BGN	1,9560		100,00	100,00	9.582	5.087		2021
Porsche Inter Auto Chile S.p.A., Santiago de Chile	CLP	915,6600		100,00	100,00	9.267.536	3.545.495		2021
Porsche Inter Auto CZ spol. s r.o., Prag	CZK	24,1450		100,00	100,00	834.006	316.984		2021
Porsche Inter Auto d.o.o., Ljubljana	EUR			100,00	100,00	13.021	7.054		2021
Porsche Inter Auto d.o.o., Zagreb	HRK	7,5364		100,00	100,00	81.556	9.904		2021
Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG, Salzburg	EUR			100,00	100,00	74.106	33.715		2021
Porsche Inter Auto Hungaria Kft., Budapest	HUF	400,3900		100,00	100,00	5.518.018	3.771.221		2021
Porsche Inter Auto Polska Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,6860		100,00	100,00	199.879	21.944		2021
Porsche Inter Auto Romania S.R.L., Voluntari	RON	4,9483		100,00	100,00	69.211	39.770		2021
Porsche Inter Auto S d.o.o., Belgrad	RSD	117,3000		100,00	100,00	1.057.097	308.793		2021
Porsche Inter Auto Slovakia, spol. s r.o., Bratislava	EUR			100,00	100,00	8.843	2.378		2021
Porsche International Financing DAC, Dublin	EUR			100,00	100,00	106.493	20.723		2021
Porsche International Reinsurance DAC, Dublin	EUR			100,00	100,00	210.314	24.510		2021
Porsche Italia S.p.A., Padua	EUR			100,00	100,00	134.355	12.189		2021
Porsche Japan K.K., Tokio	JPY	140,6650		100,00	100,00	4.495.161	1.758.515		2021
Porsche Konstruktionen GmbH & Co. KG, Salzburg	EUR			100,00	100,00	292.139	99.551		2021
Porsche Korea Ltd., Seoul	KRW	1.338,2950		100,00	100,00	42.573.698	38.603.290		2021
Porsche Latin America, Inc., Miami / FL	USD	1,0677		100,00	100,00	4.441	534		2021
Porsche Leasing BG EOOD, Sofia	BGN	1,9560		100,00	100,00	19.805	2.375		2021
Porsche Leasing d.o.o. Podgorica, Podgorica	EUR			100,00	100,00	1.438	377		2021
Porsche Leasing d.o.o., Sarajevo	BAM	1,9558		100,00	100,00	6.808	2.895		2021
Porsche Leasing d.o.o., Zagreb	HRK	7,5364		100,00	100,00	395.769	50.361		2021
Porsche Leasing d.o.o.e.l. Skopje, Skopje	MKD	61,6000		100,00	100,00	420.384	69.815		2021
Porsche Leasing Ltd., Atlanta / GA	USD	1,0677		100,00	100,00	-	-	14)	2021
Porsche Leasing Romania IFN S.A., Voluntari	RON	4,9483		100,00	100,00	255.341	27.252		2021
Porsche Leasing SCG d.o.o., Belgrad	RSD	117,3000		100,00	100,00	389.921	31.457		2021
Porsche Leasing Sh.p.k., Tirana	ALL	114,3000		100,00	100,00	263.865	27.547		2021
Porsche Leasing SLO d.o.o., Ljubljana	EUR			100,00	100,00	108.145	9.976		2021
Porsche Leasing Ukraine TOV, Kiev	UAH	39,2396		100,00	100,00	356.131	64.390		2021
Porsche Lizing és Szolgáltató Kft., Budapest	HUF	400,3900		100,00	100,00	9.173.779	1.758.917		2021
Porsche Logistics Services LLC, Atlanta / GA	USD	1,0677		100,00	100,00	4.860	16		2021
Porsche Macedonia d.o.o.e.l. Skopje, Skopje	MKD	61,6000		100,00	100,00	561.456	100.117		2021
Porsche Media & Creative GmbH, Salzburg	EUR			100,00	100,00	1.433	845		2021
Porsche Middle East and Africa FZE, Dubai	USD	1,0677		100,00	100,00	69.100	8.907		2021
Porsche Mobiliti d.o.o., Zagreb	HRK	7,5364		100,00	100,00	10.435	-5.588		2021
Porsche Mobility BG EOOD, Sofia	BGN	1,9560		100,00	100,00	4.613	1.530		2021
Porsche Mobility d.o.o., Belgrad	RSD	117,3000		100,00	100,00	1.939.086	157.870		2021
Porsche Mobility S.R.L., Voluntari	RON	4,9483		100,00	100,00	106.938	1.742		2021
Porsche Mobility TOV, Kiev	UAH	39,2396		100,00	100,00	248.360	5.056		2021
Porsche Motorsport North America, Inc., Santa Ana / CA	USD	1,0677		100,00	100,00	11.352	1.125		2021
Porsche Movilidad Colombia S.A.S., Bogotá	COP	5.179,5000		100,00	100,00	20.632.185	-554.482		2021
Porsche Partner d.o.o., Belgrad	RSD	117,3000		100,00	100,00	99.001	54.806		2021
Porsche Partner d.o.o., Sarajevo	BAM	1,9558		100,00	100,00	764	360		2021
Porsche Retail Group Australia Pty. Ltd., Collingwood	AUD	1,5706		100,00	100,00	49.707	9.839		2021
Porsche Retail Group Ltd., Reading	GBP	0,8868		100,00	100,00	56.955	12.409		2021
Porsche Romania S.R.L., Voluntari	RON	4,9483		100,00	100,00	251.954	199.416		2021
Porsche Sales & Marketplace Inc., Atlanta / GA	USD	1,0677		100,00	100,00	-3.824	-1.456		2021
Porsche SCG d.o.o. Beograd, Belgrad	RSD	117,3000		100,00	100,00	1.893.077	631.665		2021
Porsche Schweiz AG, Rotkreuz	CHF	0,9852		100,00	100,00	35.780	13.626		2021
Porsche Services Ibérica, S.L., Madrid	EUR			100,00	100,00	1.665	-119		2021
Porsche Slovakia, spol. s r.o., Bratislava	EUR			100,00	100,00	20.797	7.759		2021
Porsche Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR			100,00	100,00	32.838	15.199		2021
Porsche Taiwan Motors Ltd., Taipei	TWD	32,7048		75,00	75,00	992.483	809.810		2021
Porsche Ukraine TOV, Kiev	UAH	39,2396		100,00	100,00	327.438	680.761		2021
Porsche Versicherungs AG, Salzburg	EUR			100,00	100,00	98.312	14.322		2021
Porsche Versicherungsagentur TOV, Kiev	UAH	39,2396		100,00	100,00	198.571	81.497		2021
Porsche Volkswagen Servicios Financieros Chile S.p.A., Santiago de Chile	CLP	915,6600		100,00	100,00	8.518.025	1.457.073		2021
Porsche Zagreb d.o.o., Zagreb	HRK	7,5364		100,00	100,00	266.084	-19.944		2021
Porsche Zastupanje u Osiguranju d.o.o., Zagreb	HRK	7,5364		100,00	100,00	9.027	8.518		2021
Porsche Zavarovalno Zastopnistvo d.o.o., Ljubljana	EUR			100,00	100,00	2.798	1.072		2021
Porsche Zentrum Zug, Risch AG, Rotkreuz	CHF	0,9852		100,00	100,00	7.674	3.425		2021
Power Holdco Lux S.A., Strassen	EUR			100,00	100,00	-13	-13	4)	2021
Power Holdco Spain S.A., Madrid	EUR			100,00	100,00	59	-	4)	2021
Power Vehicle Co. Ltd., Bangkok	THB	36,8837		49,00	49,00	1.643	-244		2021
PPF Holding AG, Zug	CHF	0,9852		100,00	100,00	6.699	-39		2021
Premium Automobiles S.A.S., Paris	EUR			100,00	100,00	6.769	784		2021
Premium Douai S.A.S., Dechy	EUR			100,00	100,00	1.711	-63		2021
Premium II S.A.S., Montigny-le-Bretonneux	EUR			100,00	100,00	4.767	427		2021
Premium Metropole S.A.S., Villeneuve d'Ascq	EUR			100,00	100,00	6.246	461		2021
Premium Picardie S.A.S., Rivery	EUR			100,00	100,00	2.548	-2.137		2021
Premium Vélizy S.A.S., Vélizy-Villacoublay	EUR			100,00	100,00	7.111	1.265		2021
PREV LLC, Atlanta / GA	USD	1,0677		100,00	100,00	81.771	30.240	14)	2021
Private Driver España 2020-1, Fondo de Titulización, Madrid	EUR			-	-	-	-	14)	2021
Private Driver Italia 2020-1 S.r.l., Mailand	EUR			-	-	10	-	14)	2021
Probil HB, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-	7)	2022
PSHIFT LLC, Atlanta / GA	USD	1,0677		100,00	100,00	82.753	47.903	14)	2021
PT MAN Energy Solutions Indonesia, Jakarta	IDR	16.621,4200		92,62	92,62	142.416.797	23.814.895		2021
PT Scania Parts Indonesia, Balikpapan	IDR	16.621,4200		100,00	100,00	4.110	507		2020
PVOLT LLC, Atlanta / GA	USD	1,0677		100,00	100,00	25.469	-436	14)	2021
Pyrrhula 6, 7 AB, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	12.493	689		2021
Reliable Vehicles Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868		100,00	100,00	2.500	-	5)	2021
Rinaldi S.p.A., Bozen	EUR			100,00	100,00	13.982	-1.265		2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital	Ergebnis	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am Kapital in %	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.		
		31.12.2022				Landeswährung	Landeswährung		
Scagverket 6 AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	365	-299		2021
Saottini Auto S.p.A., Bozen	EUR			100,00	100,00	17.887	2.332		2021
Scan Siam Service Co. Ltd., Bangkok	THB	36,8837		49,00	49,00	99.415	23.038		2021
Scanexpo International S.A., Montevideo	USD	1,0677		100,00	100,00	8.127	-62		2021
Scania (Hong Kong) Ltd., Hongkong	HKD	8,3210		100,00	100,00	66.079	27.671		2021
Scania (Malaysia) Sdn. Bhd., Shah Alam	MYR	4,7032		100,00	100,00	49.681	-14.719		2021
Scania AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	18.143.909	6.000.003		2021
Scania Administradora de Consórcios Ltda., Cotia	BRL	5,6444		99,99	99,99	84.791	34.738		2021
Scania Argentina S.A., Buenos Aires	USD	1,0677		100,00	100,00	23.310.289	3.945.092		2021
Scania Australia Pty. Ltd., Melbourne	AUD	1,5706		100,00	100,00	79.190	21.249		2021
Scania Banco S.A., São Bernardo do Campo	BRL	5,6444		100,00	100,00	721.428	77.541		2021
Scania Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR			100,00	100,00	14.747	20.494		2021
Scania BH d.o.o., Sarajevo	BAM	1,9558		100,00	100,00	3.784	816		2021
Scania Botswana (Pty) Ltd., Gaborone	BWP	13,6187		100,00	100,00	28.156	16.809		2020
Scania Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9560		100,00	100,00	19.714	9.975		2021
Scania Bus & Coach UK Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868		100,00	100,00	1.029	-	5)	2021
Scania Bus Financing AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	100	-		2021
Scania Central Asia LLP, Almaty	KZT	494,1400		100,00	100,00	907.288	-299		2021
Scania Chile S.A., Santiago de Chile	CLP	915,6600		100,00	100,00	29.143.549	11.215.704		2021
Scania Colombia S.A.S., Bogotá	COP	5.179,5000		100,00	100,00	134.264.102	53.580.597		2021
Scania Comercial, S.A. de C.V., Querétaro	MXN	20,8879		100,00	100,00	495.474	-22.288		2021
Scania Commercial Vehicles India Pvt. Ltd., Bangalore	INR	88,1640		100,00	100,00	-1.038.358	-247.195		2021
Scania Commercial Vehicles Renting S.A., San Fernando de Henares	EUR			100,00	100,00	39.386	2.845		2021
Scania Commerciale S.p.A., Trento	EUR			100,00	100,00	10.313	1.229		2021
Scania Corretora de Seguros Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,6444		100,00	100,00	12.849	4.546		2021
Scania Credit (Malaysia) Sdn. Bhd., Shah Alam	MYR	4,7032		100,00	100,00	11.157	-4.480		2021
Scania Credit AB, Södertälje	EUR			100,00	100,00	1.410	-970		2021
Scania Credit Argentina S.A.U., Buenos Aires	ARS	188,7587		100,00	100,00	-	-	4)	2021
Scania Credit Hrvatska d.o.o., Lucko (Zagreb)	HRK	7,5364		100,00	100,00	29.180	9.843		2021
Scania Credit Romania IFN S.A., Ciorogârla	RON	4,9483		100,00	100,00	66.316	10.766		2021
Scania Credit Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4310		100,00	100,00	172	-125		2021
Scania Credit Solutions (T) Ltd., Daressalam	ZAR	2.492,0150		100,00	100,00	-	-		2021
Scania Credit Solutions Pty Ltd., Aeroton	TZS	18,0795		100,00	100,00	18.044	4.952		2021
Scania Credit Taiwan Ltd., New Taipei City	TWD	32,7048		100,00	100,00	7.638	4.752		2021
Scania Crma Gora d.o.o., Danilovgrad	EUR			100,00	100,00	136	-104		2021
Scania CV AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	45.305.344	697.040		2021
Scania Czech Republic s.r.o., Prag	CZK	24,1450		100,00	100,00	697.307	458.325		2021
Scania Danmark A/S, Ishøj	DKK	7,4369		100,00	100,00	326.698	130.954		2021
Scania Danmark Ejendom ApS, Ishøj	DKK	7,4369		100,00	100,00	117.005	1.969		2021
Scania del Perú S.A., Lima	PEN	4,0439		100,00	100,00	66.472	29.937		2021
Scania Delivery Center AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	149.992	2.078		2021
Scania East Africa Ltd., Nairobi	KES	131,7000		100,00	100,00	-339.526	-		2020
Scania Eesti AS, Tallinn	EUR			100,00	100,00	9.762	2.868		2021
Scania Finance Australia Pty. Ltd., Melbourne	AUD	1,5706		100,00	100,00	25.373	1.821		2021
Scania Finance Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR			100,00	100,00	18.439	1.743		2021
Scania Finance Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9560		100,00	100,00	19.475	4.463		2021
Scania Finance Chile S.A., Santiago de Chile	CLP	915,6600		100,00	100,00	10.369.822	8.006.423		2021
Scania Finance Colombia S.A.S., Bogotá	COP	5.179,5000		100,00	100,00	5.566.855	-188.093		2021
Scania Finance Czech Republic spol. s r.o., Prag	CZK	24,1450		100,00	100,00	873.724	106.109		2021
Scania Finance France S.A.S., Angers	EUR			100,00	100,00	61.466	5.606		2022
Scania Finance Great Britain Ltd., London	GBP	0,8868		100,00	100,00	115.949	15.762		2021
Scania Finance Hispania EFC S.A., San Fernando de Henares	EUR			100,00	100,00	48.784	3.802		2021
Scania Finance Ireland Ltd., Dublin	EUR			100,00	100,00	12.520	1.497		2021
Scania Finance Italy S.p.A., Mailand	EUR			100,00	100,00	60.545	8.404		2021
Scania Finance Korea Ltd., Chung-Ang	KRW	1.338,2950		100,00	100,00	52.182.251	6.570.606		2021
Scania Finance Luxembourg S.A., Munsbach	EUR			100,00	100,00	118.948	-1.132		2021
Scania Finance Magyarország Zrt., Biatorbágy	HUF	400,3900		100,00	100,00	2.995.545	351.040		2021
Scania Finance Mexico, S.A. de C.V. SOFOM, E.N.R., El Marqués	MXN	20,8879		100,00	100,00	-	-		2020
Scania Finance Nederland B.V., Breda	EUR			100,00	100,00	57.737	5.336	9)	2021
Scania Finance New Zealand Ltd., Auckland	NZD	1,6824		100,00	100,00	-	-	4)	2020
Scania Finance Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,6860		100,00	100,00	235.951	36.170		2021
Scania Finance Schweiz AG, Kloten	CHF	0,9852		100,00	100,00	8.762	1.835		2021
Scania Finance Slovak Republic s.r.o., Senec	EUR			100,00	100,00	14.096	1.063		2021
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd., Aeroton	ZAR	18,0795		100,00	100,00	742.433	122.996		2021
Scania Financial Leasing (China) Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661		100,00	100,00	156.481	-4.392		2021
Scania Finans AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	1.592.385	364.199		2021
Scania France S.A.S., Angers	EUR			100,00	100,00	85.857	40.837		2021
Scania Great Britain Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868		100,00	100,00	124.597	78.345		2021
Scania Griffin Sales & Services AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-	5)	2021
Scania Group (Thailand) Co., Ltd., Bangkok	THB	36,8837		100,00	100,00	-223.364	-227.034		2020
Scania Growth Capital AB, Södertälje	SEK	11,0787		90,10	90,10	380.279	-149		2021
Scania Growth Capital II AB, Södertälje	SEK	11,0787		90,10	90,10	-	-	4) 6)	2022
Scania Hispania Holding S.L., San Fernando de Henares	EUR			100,00	100,00	39.352	14.495		2020
Scania Hispania S.A., San Fernando de Henares	EUR			100,00	100,00	26.204	18.226		2021
Scania Holding France S.A.S., Angers	EUR			100,00	100,00	82.949	22.386		2021
Scania Holding Inc., Columbus / IN	USD	1,0677		100,00	100,00	1.621	-324		2021
Scania Hrvatska d.o.o., Lucko (Zagreb)	HRK	7,5364		100,00	100,00	52.136	11.091		2021
Scania Hungaria Kft., Biatorbágy	HUF	400,3900		100,00	100,00	3.501.856	-		2021
Scania Industrial Maintenance AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	23.094	-9.908		2021
Scania Insurance Nederland B.V., Middelharnis	EUR			100,00	100,00	-	-	10)	2021
Scania Insurance Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,6860		100,00	100,00	3.315	3.231		2021
Scania Investimentos Imobiliários S.A., Vialonga	EUR			100,00	100,00	487	-3		2020
Scania IT AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	117.162	-10		2021
Scania IT France S.A.S., Angers	EUR			100,00	100,00	207	101		2021
Scania IT Nederland B.V., Zwolle	EUR			100,00	100,00	849	179		2020
Scania Japan Ltd., Tokio	JPY	140,6650		100,00	100,00	-508.608	-70.251		2021
Scania Korea Group Ltd., Seoul	KRW	1.338,2950		100,00	100,00	73.137.674	44.129.342		2021
Scania Latin America Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,6444		100,00	100,00	3.662.872	1.582.634		2021
Scania Latvia SIA, Riga	EUR			100,00	100,00	11.338	4.096		2021
Scania Leasing BH d.o.o., Sarajevo	BAM	1,9558		100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
Scania Leasing d.o.o., Ljubljana	EUR			100,00	100,00	7.593	714		2021
Scania Leasing Ltd., Dublin	EUR			100,00	100,00	0	-	5)	2021
Scania Leasing Österreich GmbH, Brunn am Gebirge	EUR			100,00	100,00	13.949	872		2021
Scania Leasing RS d.o.o., Krnješevci	RSD	117,3000		100,00	100,00	147.172	45.677		2021
Scania Lizing Kft., Biatorbágy	HUF	400,3900		100,00	100,00	411.792	12.131		2021
Scania Locacao Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,6444		100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
Scania Location S.A.S., Angers	EUR			100,00	100,00	6.128	462		2021
Scania Logistics Netherlands B.V., Zwolle	EUR			100,00	100,00	6.118	1.685		2021
Scania Luxembourg S.A., Munsbach	EUR			100,00	100,00	-	841		2019
Scania Makedonija d.o.o.e.l., Ilinden	MKD	61,6000		100,00	100,00	11.230	395		2021
Scania Manufacturing (Thailand) Co., Ltd., Bangkok	THB	36,8837		100,00	100,00	-439.561	-486.322		2020
Scania Maroc S.A., Casablanca	MAD	11,1574		100,00	100,00	187.138	39.917		2021
Scania Middle East FZE, Dubai	AED	3,9213		100,00	100,00	20.887	9.308		2021
Scania Milano S.p.A., Lainate	EUR			100,00	100,00	7.355	2.214		2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital	Ergebnis	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am Kapital in %	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.		
		31.12.2022				Landeswährung	Landeswährung		
Scania Moçambique, S.A., Beira	MZN	68,4600		100,00	100,00	24.177	8.658		2021
Scania Namibia (Pty) Ltd., Windhoek	NAD	18,0735		100,00	100,00	37.779	12.640		2021
Scania Nederland B.V., Breda	EUR			100,00	100,00	139.249	29.548		2021
Scania New Zealand Ltd., Wellington	NZD	1,6824		100,00	100,00	31.130	149		2021
Scania Omni AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	2.400	-	5)	2021
Scania Österreich Ges.m.b.H., Brunn am Gebirge	EUR			100,00	100,00	39.218	21.337		2021
Scania Österreich Holding GmbH, Brunn am Gebirge	EUR			100,00	100,00	18.585	-5		2021
Scania Overseas AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	71.631	-		2021
Scania Polska S.A., Nadarzyn	PLN	4,6860		100,00	100,00	222.507	158.937		2021
Scania Portugal, Unipessoal Lda., Santa Iria de Azóia	EUR			100,00	100,00	11.378	4.270		2021
Scania Power Polska Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,6860		100,00	100,00	-382	-374		2021
Scania Production (China) Co., Ltd., Rugao	CNY	7,3661		100,00	100,00	307.057	-72.334		2020
Scania Production Angers S.A.S., Angers	EUR			100,00	100,00	30.660	3.225		2021
Scania Production Meppel B.V., Meppel	EUR			100,00	100,00	22.971	2.158		2020
Scania Production Slupsk S.A., Slupsk	PLN	4,6860		100,00	100,00	49.325	6.440		2021
Scania Production Zwolle B.V., Zwolle	EUR			100,00	100,00	57.789	6.186		2020
Scania Properties Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868		100,00	100,00	501	-	5)	2021
Scania Real Estate (UK) Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868		100,00	100,00	8.056	694		2021
Scania Real Estate Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR			100,00	100,00	4.035	1.359		2021
Scania Real Estate Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9560		100,00	100,00	-33	-11		2021
Scania Real Estate Czech Republic s.r.o., Prag	CZK	24,1450		100,00	100,00	116.308	17.611		2021
Scania Real Estate Finland Oy, Helsinki	EUR			100,00	100,00	18.319	826		2021
Scania Real Estate France S.A.S., Angers	EUR			100,00	100,00	4.531	224		2021
Scania Real Estate Hispania S.L., San Fernando de Henares	EUR			100,00	100,00	1.373	478		2021
Scania Real Estate Holding Luxembourg S.à.r.l., Munsbach	EUR			100,00	100,00	-	323		2020
Scania Real Estate Holding Oy, Helsinki	EUR			100,00	100,00	5.495	-15		2021
Scania Real Estate Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,3210		100,00	100,00	46	-	5)	2021
Scania Real Estate Hungaria Kft., Batorbágy	HUF	400,3900		100,00	100,00	1.030.701	132.305		2021
Scania Real Estate Kenya Ltd., Nairobi	KES	131,7000		100,00	100,00	183.783	-11.579		2020
Scania Real Estate Lund AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	102	2		2021
Scania Real Estate Österreich GmbH, Brunn am Gebirge	EUR			100,00	100,00	13.276	5.339		2021
Scania Real Estate Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,6860		100,00	100,00	73.186	6.943		2021
Scania Real Estate Romania S.R.L., Ciorogârla	RON	4,9483		100,00	100,00	7.519	1.044		2021
Scania Real Estate Schweiz AG, Kloten	CHF	0,9852		100,00	100,00	3.861	2.347		2021
Scania Real Estate Services AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	933.696	59.564	1)	2021
Scania Real Estate Slovakia s.r.o., Senec	EUR			100,00	100,00	4.367	504		2021
Scania Real Estate The Netherlands B.V., Breda	EUR			100,00	100,00	15.165	2.464		2021
Scania Rent Romania S.R.L., Ciorogârla	RON	4,9483		100,00	100,00	14.328	5.925		2021
Scania Romania S.R.L., Ciorogârla	RON	4,9483		100,00	100,00	33.871	20.196		2021
Scania Sales (China) Co., Ltd., Peking	SEK	11,0787		100,00	100,00	117.370	3.560		2021
Scania Sales and Service (Guangzhou) Co., Ltd., Guangzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	-26.785	-10.268		2021
Scania Sales and Services AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	16.682.100	1.797.003		2021
Scania Schweiz AG, Kloten	CHF	0,9852		100,00	100,00	29.261	26.106		2021
Scania Senegal S.U.A.R.L., Dakar	XOF	655,9570		100,00	100,00	-35.909	-71.427		2021
Scania Services del Perú S.A., Lima	PEN	4,0439		100,00	100,00	35.813	15.225		2021
Scania Servicii Asigurari S.R.L., Ciorogârla	RON	4,9483		100,00	100,00	2.458	96		2021
Scania Servicios, S.A. de C.V., El Marqués	MXN	20,8879		100,00	100,00	137	-16		2021
Scania Siam Co. Ltd., Bangkok	THB	36,8837		99,99	99,99	483.163	29.201		2021
Scania Siam Leasing Co. Ltd., Bangkok	THB	36,8837		100,00	100,00	347.585	20.032		2021
Scania Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4310		100,00	100,00	7.762	2.150		2021
Scania Slovakia s.r.o., Senec	EUR			100,00	100,00	12.513	5.489		2021
Scania Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR			100,00	100,00	15.871	3.352		2021
Scania South Africa (Pty) Ltd., Aeroton	ZAR	18,0795		100,00	100,00	860.530	335.301		2021
Scania Srbija d.o.o., Krnješevci	RSD	117,3000		100,00	100,00	504.647	195.754		2021
Scania Suomi Oy, Helsinki	EUR			100,00	100,00	34.910	21.811		2021
Scania Sverige AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	533.576	27.867		2021
Scania Sverige Bussar AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	42.966	-	5)	2021
Scania Tanzania Ltd., Dar-es-Salaam	TZS	2,492,0150		100,00	100,00	3.158.164	2.974.981		2021
Scania Thailand Co. Ltd., Bangkok	THB	36,8837		99,99	99,99	120.080	-2.676		2020
Scania Transportlaboratorium AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	3.248	-24		2021
Scania Treasury AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	74.029.041	146.487		2021
Scania Trucks & Buses AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	79.989	780		2021
Scania USA Inc., San Antonio / TX	USD	1,0677		100,00	100,00	13.074	1.850		2021
Scania West Africa Ltd., Accra	GHS	10,8906		100,00	100,00	11.362	-9.968		2019
Scania-Kringlan AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	6.000	-	5)	2021
Scania-Vabis 118 AB, Värnamo	SEK	11,0787		100,00	100,00	1.979	-		2021
Scanlink Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868		100,00	100,00	1.956	-	5)	2021
Scanrent - Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A., Santa Iria de Azóia	EUR			100,00	100,00	12.599	1.513		2021
Scantruck Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868		100,00	100,00	1.671	-	5)	2021
SCI Delcor, Bruay-la-Buissière	EUR			100,00	100,00	1.874	71		2021
SEAT Motor España S.A., Barcelona	EUR			100,00	100,00	-1.866	-516		2021
SEAT, S.A., Martorell	EUR			100,00	100,00	1.207.700	-256.300		2021
Shanghai Ducati Trading Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661		100,00	100,00	90.866	39.494		2021
Shanghai Jie Gang Enterprise Management Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661		100,00	100,00	23.650	-70		2021
SIVA – Sociedade de Importação de Veículos Automóveis, S.A., Vila Nova Da	EUR			100,00	100,00	6.480	-9.123		2021
ŠKODA AUTO a.s., Mladá Boleslav	CZK	24,1450		100,00	100,00	101.528.459	22.410.153	11)	2021
ŠKODA AUTO Slovensko, s.r.o., Bratislava	EUR			100,00	100,00	15.657	1.707		2021
ŠKODA AUTO Volkswagen India Pvt. Ltd., Pune	INR	88,1640	86,88	13,12	100,00	48.743.770	2.083.400	3)	2022
ŠkoFIN s.r.o., Prag	CZK	24,1450		100,00	100,00	5.796.000	925.000		2021
SLA Treasury Spain S.L., Barcelona	EUR			100,00	100,00	-	-		2021
Soauto VGRP - Comércio de Automóveis, S.A., Loures	EUR			100,00	100,00	7.124	-1.408		2021
Södertälje Bilkredit AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	100	-	5)	2021
SOE Busproduction Finland Oy, Lahti	EUR			100,00	100,00	4.741	1.168		2019
Sonauto Lille S.A.S., Villeneuve d'Ascq	EUR			100,00	100,00	5.791	916		2021
Sonauto Lyon S.A.S., Champagne-au-Mont-d'Or	EUR			100,00	100,00	6.928	647		2021
Sonauto Roissy S.A.S., Villeneuve d'Ascq	EUR			96,81	96,81	6.909	1.196		2021
Southway Scania Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868		100,00	100,00	1.170	-	5)	2021
SST Sustainable Transport Solutions India Pvt. Ltd., Nagpur	INR	88,1640		99,99	99,99	44.057	2.777		2021
Suzhou Aobaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Suzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	79.128	2.526		2021
Suzhou Binjie Automobile Sales and Service Co., Ltd., Suzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	77.741	36.178		2021
Suzhou Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Suzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	170.448	85.428		2021
Suzhou Jiejun Automobile Trading Co., Ltd., Suzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	7.741	352		2021
Suzhou Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Suzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	170.604	65.802		2021
Suzhou Lanbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Suzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	14.362	-3.638	4)	2021
Tachy Experts S.A.S., Angers	EUR			100,00	100,00	152	72		2021
Taizhou Junbaojie Automobile Sales and Service Co., Ltd., Taizhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	108.207	49.960		2021
TOV Donbas-Scan-Service, Makijivka	EUR			100,00	100,00	10.994	-6.531		2021
TOV Kyiv-Scan, Kiev	EUR			100,00	100,00	12.654	-50		2021
TOV MAN Truck & Bus Ukraine, Kiev	UAH	39,2396		100,00	100,00	322.678	41.469		2021
TOV Scania Credit Ukraine, Kiev	UAH	39,2396		100,00	100,00	236.970	69.041		2021
TOV Scania Ukraine, Kiev	EUR			100,00	100,00	187.506	82.639		2021
TOV Scania-Lviv, Lwiv	EUR			100,00	100,00	32.756	257		2021
Transproteccion Agente de Seguros S.A. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	20,8879		100,00	100,00	50.522	17.748		2021
TRATON AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	15.332	3.434		2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am	indirekt	Gesamt				
TRATON Finance & Services AS, Tallinn	EUR			100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
TRATON Finance Luxembourg S.A., Strassen	EUR			100,00	100,00	44.724	-5.306		2021
TRATON Financial Services Aktiefond, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	360.878	91.608		2021
TRATON International S.A., Strassen	EUR			100,00	100,00	1.882.171	-520		2021
TRATON Sweden AB, Södertälje	EUR			100,00	100,00	25	-		2021
TRATON US, LLC, Pompano Beach / FL	EUR			100,00	100,00	1.474.103	-15.671		2021
Trucknology S.A., Luxemburg	EUR			-	-	31	30	14)	2021
UAB Scania Lietuva, Vilnius	EUR			100,00	100,00	11.123	3.449		2021
Union Trucks Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868		100,00	100,00	573	-	5)	2021
Uppsala Danmark-Säby 8:1 AB, Gävle	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-	7)	2022
UTP Holdings, LLC, Lisle / IL	USD	1,0677		100,00	100,00	118.755	3.417	3)	2021
Vabis Bilverkstad AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	101	-	5)	2021
Vabis Försäkringsaktiefond, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	198.030	-1.439		2021
VCI Loan Services, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		100,00	100,00	-	-	10)	2019
VCI Ventures, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		100,00	100,00	-	-	10)	2020
VCL Master Residual Value S.A., Luxemburg	EUR			-	-	31	-	14)	2021
VCL Master S.A., Luxemburg	EUR			-	-	31	-	14)	2021
VCL Multi-Compartment S.A., Luxemburg	EUR			-	-	31	-	14)	2021
Vicentini S.p.A., Bozen	EUR			50,00	50,00	33.366	4.319		2021
Vindbron Arendal AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	13.356	-389		2021
Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd., Hefei	CNY	7,3661		75,00	75,00	7.005.128	-358.408		2021
Volkswagen (Anhui) Component Co., Ltd., Hefei	CNY	7,3661		100,00	100,00	466.301	-33.699	4)	2021
Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661	100,00	100,00	100,00	61.592.587	12.764.176		2021
Volkswagen Argentina S.A., Buenos Aires	ARS	188,7587	100,00	100,00	100,00	82.863.912	-1.273.403		2021
Volkswagen Auto Lease Entity, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		-	-	-	-	5) 10) 14)	2021
Volkswagen Auto Lease Loan Underwritten Funding, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		-	-	-	-	10) 14)	2021
Volkswagen Auto Loan Vehicle, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		-	-	-	-	10) 14)	2021
Volkswagen Auto Securitization Transaction, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		-	-	-	-	10) 14)	2021
Volkswagen Autoeuropa, Lda., Quinta do Anjo	EUR			100,00	100,00	382.671	43.356		2021
Volkswagen Automatic Transmission (Dalian) Co., Ltd., Dalian	CNY	7,3661		100,00	100,00	7.450.472	3.419.497		2021
Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Co., Ltd., Tianjin	CNY	7,3661		100,00	100,00	14.754.443	4.340.995		2021
Volkswagen Automotive Finance, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		-	-	-	-	10) 14)	2021
Volkswagen Bank S.A., Institución de Banca Múltiple, Puebla	MXN	20,8879		100,00	100,00	2.448.000	219.000		2021
Volkswagen Corretora de Seguros Ltda., São Paulo	BRL	5,6444		100,00	100,00	71.746	35.129		2021
Volkswagen de México, S.A. de C.V., Puebla	MXN	20,8879	100,00	100,00	100,00	25.475.820	6.338.805	11)	2021
Volkswagen Dealer Finance, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		-	-	-	-	10) 14)	2021
Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,6444		100,00	100,00	-1.527.768	-466.150		2021
Volkswagen Enhanced Auto Lease, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		-	-	-	-	5) 10) 14)	2021
Volkswagen Finance (China) Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661		100,00	100,00	15.145.594	980.626		2021
Volkswagen Finance Belgium S.A., Bruxelles	EUR			100,00	100,00	9.666	4.206		2021
Volkswagen Finance Luxembourg S.A., Strassen	EUR		100,00	100,00	100,00	53.886.787	-3.453.122		2021
Volkswagen Finance Overseas B.V., Amsterdam	EUR			100,00	100,00	3.110.247	1.329.490		2021
Volkswagen Finance Pvt. Ltd., Mumbai	INR	88,1640		100,00	100,00	9.153.646	-4.236.252	3)	2022
Volkswagen Financial Leasing (Tianjin) Co., Ltd., Tianjin	CNY	7,3661		100,00	100,00	964.574	21.035		2021
Volkswagen Financial Services (UK) Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868		100,00	100,00	2.107.835	642.543		2021
Volkswagen Financial Services Australia Pty. Ltd., Chullora	AUD	1,5706		100,00	100,00	367.462	88.530	9)	2021
Volkswagen Financial Services France S.A., Villers-Cotterêts	EUR			100,00	100,00	196.695	73		2021
Volkswagen Financial Services Ireland Ltd., Dublin	EUR			100,00	100,00	-77.872	15.531		2021
Volkswagen Financial Services Japan Ltd., Tokio	JPY	140,6650		100,00	100,00	21.916.970	2.720.258		2021
Volkswagen Financial Services Korea Co., Ltd., Seoul	KRW	1.338,2950		100,00	100,00	343.092.000	21.977.000		2021
Volkswagen Financial Services N.V., Amsterdam	EUR			100,00	100,00	1.126.134	9.729		2021
Volkswagen Financial Services Polska Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,6860		100,00	100,00	1.909.253	318.363	11)	2021
Volkswagen Financial Services S.p.A., Mailand	EUR			100,00	100,00	124.498	25.876		2021
Volkswagen Financial Services Taiwan Ltd., Taipei	TWD	32,7048		100,00	100,00	1.312.282	137.548		2021
Volkswagen Finančné služby Slovensko s.r.o., Bratislava	EUR			100,00	100,00	84.346	11.051	11)	2021
Volkswagen Finans Sverige AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	934.260	360.530		2021
Volkswagen Group Australia Pty. Ltd., Chullora	AUD	1,5706		100,00	100,00	133.590	-4.639		2021
Volkswagen Group Automotive Retail France S.A.S., Villers-Cotterêts	EUR		10,02	89,98	100,00	333.673	93.365		2021
Volkswagen Group Canada, Inc., Ajax / ON	CAD	1,4440		100,00	100,00	452.000	31.000	11)	2021
Volkswagen Group España Distribución, S.A., El Prat de Llobregat	EUR			100,00	100,00	164.809	23.593		2021
Volkswagen Group France S.A., Villers-Cotterêts	EUR			100,00	100,00	263.556	55.515		2021
Volkswagen Group Import Co., Ltd., Tianjin	CNY	7,3661		100,00	100,00	2.985.182	329.454		2021
Volkswagen Group Ireland Ltd., Dublin	EUR			100,00	100,00	19.244	8.816		2021
Volkswagen Group Italia S.p.A., Verona	EUR			100,00	100,00	719.954	47.314		2021
Volkswagen Group Japan K.K., Toyohashi	JPY	140,6650		100,00	100,00	15.885.115	2.998.302	13)	2021
Volkswagen Group Korea Ltd., Seoul	KRW	1.338,2950		100,00	100,00	231.370.614	15.469.767		2021
Volkswagen Group Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	MYR	4,7032		100,00	100,00	-737.482	1.493		2021
Volkswagen Group of America Chattanooga Operations, LLC, Chattanooga / TN	USD	1,0677		100,00	100,00	368.000	50.000	11)	2021
Volkswagen Group of America Finance, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		100,00	100,00	92.000	-11.000	11)	2021
Volkswagen Group of America Investments, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		100,00	100,00	4.152.000	-481.000	11)	2021
Volkswagen Group of America, Inc., Herndon / VA	USD	1,0677	100,00	-	100,00	5.184.000	52.000	11)	2021
Volkswagen Group Polska Sp. z o.o., Poznan	PLN	4,6860		100,00	100,00	442.968	111.959		2021
Volkswagen Group Retail France S.A.S., Roissy-en-France	EUR			100,00	100,00	167.322	6.544	13)	2021
Volkswagen Group Retail Spain, S.L., El Prat de Llobregat	EUR			100,00	100,00	19.590	-3.357		2021
Volkswagen Group Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4310		100,00	100,00	16.321	-14.168		2021
Volkswagen Group Sverige AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	928.374	253.511		2021
Volkswagen Group Taiwan Co., Ltd., Taipei	TWD	32,7048	100,00	-	100,00	3.908.263	417.897		2021
Volkswagen Group Technology Solutions India Pvt. Ltd., Pune	INR	88,1640		100,00	100,00	19	10	3)	2022
Volkswagen Group United Kingdom Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868		100,00	100,00	726.000	79.200		2021
Volkswagen Holding Österreich GmbH, Salzburg	EUR		100,00	-	100,00	3.639.272	129.904		2022
Volkswagen Independent Borrowing Entity, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		-	-	-	-	10) 14)	2021
Volkswagen Insurance Services, Correduría de Seguros, S.L., El Prat de Llobregat	EUR			100,00	100,00	36.564	9.618		2021
Volkswagen International Belgium S.A., Bruxelles	EUR			100,00	100,00	1.031.269	26.339		2021
Volkswagen International Estonia AS, Tallinn	EUR			100,00	100,00	3.938.129	-2.871		2021
Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam	EUR			100,00	100,00	366.039	49.803		2021
Volkswagen International Luxembourg S.A., Strassen	EUR			100,00	100,00	30.005.307	283.080		2021
Volkswagen Japan Sales K.K., Tokio	JPY	140,6650		100,00	100,00	1.625.259	66.887		2021
Volkswagen Leasing S.A. de C.V., Puebla	MXN	20,8879		100,00	100,00	12.765.736	2.407.450		2021
Volkswagen Mobility Services S.p.A., Bozen	EUR			100,00	100,00	11.916	-4.502		2021
Volkswagen Motor Polska Sp. z o.o., Polkowice	PLN	4,6860		100,00	100,00	853.856	139.667	11)	2021
Volkswagen Navarra, S.A., Pamplona	EUR			100,00	100,00	767.264	60.313		2021
Volkswagen New Mobility Services Investment Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661		100,00	100,00	1.252.853	-55.030		2021
Volkswagen North American Region Payment Services, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		100,00	100,00	23.000	9.000	11)	2021
Volkswagen of South Africa (Pty) Ltd., Kariega	ZAR	18,0795	100,00	-	100,00	13.194.648	2.182.451	11)	2021
Volkswagen Operating Lease Transaction, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		-	-	-	-	5) 10) 14)	2021
Volkswagen Participações Ltda., São Paulo	BRL	5,6444		100,00	100,00	3.223.997	379.291		2021
Volkswagen Payments Canada Inc., Ajax / ON	CAD	1,4440		100,00	100,00	-	-	5) 10)	2021
Volkswagen Payments, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		100,00	100,00	3.824	-734	5) 10)	2020
Volkswagen Poznan Sp. z o.o., Poznan	PLN	4,6860		100,00	100,00	2.161.264	425.145	11)	2021
Volkswagen Public Auto Loan Securitization, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		-	-	-	-	10) 14)	2021
Volkswagen Renting, S.A., Alcobendas (Madrid)	EUR			100,00	100,00	56.932	41.261		2021
Volkswagen Renting, Unipessoal, Lda., Amadora	EUR			100,00	100,00	624	857		2021
Volkswagen S.A. de Ahorro Para Fines Determinados, Buenos Aires	ARS	188,7587		100,00	100,00	1.871.475	1.222.804		2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am Kapital in %	direkt	indirekt				
		31.12.2022							
Volkswagen Serviços Ltda., São Paulo	BRL	5,6444		100,00	100,00	45.730	7.805		2021
Volkswagen Slovakia, a.s., Bratislava	EUR			100,00	100,00	1.422.430	191.704	11)	2021
Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda., São Paulo	BRL	5,6444		100,00	100,00	2.626.625	-328.306		2021
Volkswagen Truck & Bus México S.A. de C.V., El Marqués	MXN	20,8879		100,00	100,00	-1.331.442	-216.768		2021
Volkswagen-Versicherungsdienst GmbH, Wien	EUR			100,00	100,00	5.137	4.659		2021
VW Credit Canada Funding GP, Inc., Ajax / ON	CAD	1,4440		100,00	100,00	-	-	10) 14)	2021
VW Credit Canada Funding L.P., Ajax / ON	CAD	1,4440		100,00	100,00	-	-	10) 14)	2021
VW Credit Canada Leasing ULC, Calgary / AL	CAD	1,4440		100,00	100,00	-	-	10)	2021
VW Credit Canada, Inc., St. Laurent / QC	CAD	1,4440		100,00	100,00	828.737	90.219	10)	2020
VW Credit Leasing Ltd., Herndon / VA	USD	1,0677		100,00	100,00	-	-	10)	2021
VW Credit, Inc., Herndon / VA	USD	1,0677		100,00	100,00	6.806.040	1.119.894	9) 11)	2021
VWFS Insurance Services, Inc., Phoenix / AR	USD	1,0677		100,00	100,00	58.419	25.604	10)	2021
VWFS Protection Services FL, Inc., Herndon / VA	USD	1,0677		100,00	100,00	-	-	10)	2021
VWFS Protection Services, Inc., Phoenix / AR	USD	1,0677		100,00	100,00	38.430	13.840	10)	2020
Wagen Group Retail España, S.A., Barcelona	EUR			100,00	100,00	3.579	-6.414		2021
Wenling Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Taizhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	37.471	-465		2021
Westrucks Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868		100,00	100,00	336	-	5)	2021
Workhorse International Holding Company, Lisle / IL	USD	1,0677		100,00	100,00	-1.045	23		2021
Wuxi Aobaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Wuxi	CNY	7,3661		100,00	100,00	50.820	-927		2021
Wuxi Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Wuxi	CNY	7,3661		100,00	100,00	36.051	-12.256		2021
Yancheng Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Yancheng	CNY	7,3661		100,00	100,00	54.052	14.345		2021
Zhejiang Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	293.399	91.382		2021
Zhongshan Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Zongshan	CNY	7,3661		100,00	100,00	37.245	-3.982		2021
Zhuhai Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Zhuhai	CNY	7,3661		100,00	100,00	105.813	29.797		2021
B. Nicht konsolidierte Gesellschaften									
1. Inland									
A4nXT GmbH, Ingolstadt	EUR			100,00	100,00	13.079	-	1)	2022
Audi Business Innovation GmbH, Ingolstadt	EUR			100,00	100,00	11.300	-	1)	2022
Audi Events und Services GmbH, Ingolstadt	EUR			100,00	100,00	3.379	-	1)	2022
Audi Formula Racing GmbH, Neuburg a.d. Donau	EUR			100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
AUDI Immobilien GmbH & Co. KG, Ingolstadt	EUR			100,00	100,00	73.424	-9.046		2020
Audi Interaction GmbH, Potsdam	EUR			100,00	100,00	1.244	-	1)	2022
Audi Neckarsulm Immobilien GmbH, Neckarsulm	EUR			100,00	100,00	-2.774	419		2021
Audi Planung GmbH, Gaimersheim	EUR			100,00	100,00	793	-	1)	2022
Audi Sport Formel E GmbH, in Liquidation, Ingolstadt	EUR			100,00	100,00	6.300	1.008	2) 5)	2021
Audi Stiftung für Umwelt GmbH, Ingolstadt	EUR			100,00	100,00	5.015	2		2021
Auto Union GmbH, Ingolstadt	EUR			100,00	100,00	8.181	-	1)	2022
BELIMA Verwaltung GmbH, Pullach i. Isartal	EUR			-	-	18	-	14)	2021
Bentley Motors Germany GmbH, Hallbergmoos	EUR			100,00	100,00	3	-15		2020
car mobility GmbH, Braunschweig	EUR			100,00	100,00	250	-	1)	2022
Cellforce Group GmbH, Tübingen	EUR			72,72	72,72	22.889	-3.681		2021
Cetitec GmbH, Pforzheim	EUR			75,00	75,00	6.752	3.623		2021
Cito Transport Technologies GmbH, Berlin	EUR			100,00	100,00	893	-1.772	4)	2021
Daraja Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, Mainz	EUR			94,00	94,00	-899	105	14)	2021
Dastera Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, Mainz	EUR			94,00	94,00	-307	-125	14)	2021
Datura Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, Mainz	EUR			94,00	94,00	-242	180	14)	2021
diconium auto gmbh, Stuttgart	EUR			100,00	100,00	25	-	4)	2021
diconium data GmbH, Stuttgart	EUR			100,00	100,00	499	626		2021
diconium digital GmbH, Stuttgart	EUR			100,00	100,00	19.490	-84		2021
diconium digital solutions GmbH, Stuttgart	EUR			100,00	100,00	23.270	7.136		2021
diconium GmbH, Stuttgart	EUR			100,00	100,00	682	125		2021
diconium strategy GmbH, Stuttgart	EUR			100,00	100,00	6.281	3.130		2021
Eberhardt Verwaltungsgesellschaft mbH, Ulm	EUR			100,00	100,00	49	2		2020
ELAG Emden Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden, Emden	EUR			100,00	100,00	-	-	7)	2022
Embitel GmbH, Stuttgart	EUR			100,00	100,00	588	450		2021
EquipmentCo 1. Projektgesellschaft mbH & Co. KG, Salzgitter	EUR			100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
EquipmentCo 1. Verwaltungsgesellschaft mbH, Salzgitter	EUR			100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden	EUR			100,00	100,00	-	-	7)	2022
Groupe Volkswagen France Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH, Wolfsburg	EUR			100,00	100,00	36	-1		2021
GVZ Konsolidierungszentrum Betreibergesellschaft mbH, Ingolstadt	EUR			50,16	50,16	11.173	303		2021
Held & Ströhle GmbH, Neu-Ulm	EUR			70,30	70,30	146	7		2020
IGE Infrastruktur und Gewerbeimmobilien Entwicklungs GmbH, Ingolstadt	EUR			100,00	100,00	16.950	583	13)	2021
Initium GmbH, Berlin	EUR			100,00	100,00	125	-	1)	2021
Intenta Automotive GmbH, Chemnitz	EUR			100,00	100,00	-	-	7)	2022
Italdesign-Giugiaro Deutschland GmbH, Wolfsburg	EUR			100,00	100,00	1.538	239		2021
LGI Logistikzentrum im Güterverkehrszentrum Ingolstadt Betreibergesellschaft mbH, Ingolstadt	EUR			100,00	100,00	116.476	7.976	13)	2021
LoadFox GmbH, München	EUR			100,00	100,00	-3.221	151		2021
LoadFox Transport Solutions GmbH, München	EUR			100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
LOGPAY Financial Services GmbH, Eschborn	EUR			100,00	100,00	12.674	-	1)	2022
LogPay Mobility Services GmbH, Eschborn	EUR			100,00	100,00	20	-	1)	2021
LOGPAY Transport Services GmbH, Eschborn	EUR			100,00	100,00	3.312	-	1) 13)	2021
MAHAG Verwaltungs GmbH, München	EUR			100,00	100,00	27	2		2020
MAN Brand Management GmbH, Grünwald	EUR			100,00	100,00	25	-	1)	2022
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Gamma KG, München	EUR			100,00	100,00	1.307	37		2021
MAN HR Services GmbH, München	EUR			100,00	100,00	480	-	1)	2022
MAN Personal Services GmbH, Dachau	EUR			100,00	100,00	25	-	1)	2022
MAN Zweite Beteiligungs GmbH, München	EUR			100,00	100,00	-	-	7)	2022
MAN-Unterstützungskasse GmbH, München	EUR			100,00	100,00	397	50		2021
Manthey Racing GmbH, Meuspath	EUR			51,00	51,00	6.857	1.612		2021
Manthey Servicezentrum GmbH, Meuspath	EUR			100,00	100,00	442	269		2021
MMI Marketing Management Institut GmbH, Braunschweig	EUR			100,00	100,00	512	-	1)	2021
MOLTANDO Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Kassel KG, Düsseldorf	EUR			-	-	-	-	14)	2021
MOON POWER Deutschland GmbH, Eching	EUR			100,00	100,00	851	-174	4)	2021
NSU GmbH, Neckarsulm	EUR			100,00	100,00	50	-	1)	2022
Ortan Verwaltung GmbH & Co. Objekt Karlsfeld KG, Pullach i. Isartal	EUR			100,00	100,00	1.418	429		2021
P3X GmbH & Co. KG, München	EUR			100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
P3X Management GmbH, München	EUR			100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
PayByPhone Deutschland GmbH, Erlangen	EUR			100,00	100,00	1.330	-8.016		2021
POFIN Beteiligungs GmbH, Freilassing	EUR			100,00	100,00	19	-2		2021
Porsche eBike Performance GmbH, Ottobrunn	EUR			60,00	60,00	-	-	7)	2022
quattro GmbH, Neckarsulm	EUR			100,00	100,00	25	-	1)	2022
Rent-X GmbH, Braunschweig	EUR			100,00	100,00	57.025	-	1)	2022
serva GmbH, in Liquidation, Stuttgart	EUR			100,00	100,00	1.239	-2.451	2)	2021
tcu Turbo Charger GmbH, Augsburg	EUR			100,00	100,00	-	-	1) 5)	2019
TRATON Beteiligungsverwaltungs GmbH, München	EUR			100,00	100,00	-	-	4) 7)	2022
TRATON Dritte Beteiligungs GmbH, München	EUR			100,00	100,00	-	-	7)	2022
Unterstützungseinrichtung VGW GmbH, München	EUR			100,00	100,00	211	-32		2021
VAIVA GmbH, Gaimersheim	EUR			75,50	75,50	5.869	655		2021
VGRDD GmbH, Dresden	EUR			100,00	100,00	-	-	4) 6) 12)	2022
VOLKSWAGEN CARIAD 42. Beteiligungs GmbH, Wolfsburg	EUR			100,00	100,00	1.495	-45		2021
Volkswagen Group Future Center Europe GmbH, Potsdam	EUR			100,00	100,00	2.521	-	1)	2021
Volkswagen Group Info Services AG, Wolfsburg	EUR			100,00	100,00	11.100	-	1)	2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am Kapital in %	direkt	indirekt				
		31.12.2022							
Volkswagen Group Partner Services GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	144	-	1)	2021
Volkswagen Immobilien BLUE GmbH & Co. KG, Wolfsburg	EUR			100,00	100,00	14.418	162		2021
Volkswagen Immobilien Investment GmbH, Wolfsburg	EUR			100,00	100,00	14.830	-	1)	2021
Volkswagen Immobilien Management GmbH, Wolfsburg	EUR			100,00	100,00	25	-	1)	2021
Volkswagen Infotainment GmbH, Wolfsburg	EUR			100,00	100,00	25	-	1)	2021
Volkswagen Retail Dienstleistungsgesellschaft mbH, Berlin	EUR			100,00	100,00	259	-	1)	2020
Volkswagen-Bildungsinstitut GmbH, Zwickau	EUR			100,00	100,00	256	-	1)	2021
Voya GmbH, Hamburg	EUR			100,00	100,00	-27	-1.006		2021
Weser-Ems Vertriebsgesellschaft mbH, Bremen	EUR		81,25	-	81,25	16.806	4.009		2021
ZENDA Dienstleistungen GmbH, Würzburg	EUR			100,00	100,00	3.521	-913		2021
2. Ausland									
A-Vision People, Empresa de trabalho temporário, unipessoal, Lda., Quinta do Anjo	EUR			100,00	100,00	1.399	183		2021
A4EX, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		100,00	100,00	32.950	-9.607		2021
Adaptis Solutions Ltd., Hatfield	GBP	0,8868		100,00	100,00	172	-102		2021
Administración de Prestaciones Colectivas, S.C., Puebla	MXN	20,8879		100,00	100,00	3	-		2021
AFN Ltd., Reading	GBP	0,8868		100,00	100,00	0	-	5)	2021
Allmobil GmbH, Salzburg	EUR			100,00	100,00	207	-19		2021
Apolo Administradora de Bens S/S Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,6444		100,00	100,00	-	-		2020
Arver Lastbilar AB, Örebro	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-	7)	2022
Audi Regional Office S.A. de C.V., Puebla	MXN	20,8879		100,00	100,00	54.149	3.185		2021
Automobiles Villers Services S.A.S., Villers-Cotterêts	EUR			100,00	100,00	-5.519	-1.716		2021
Automotors Toul S.A.R.L., Dommartin-les-Toul	EUR			100,00	100,00	-33	-20		2021
Beech's Garage (1983) Ltd., Belper	GBP	0,8868		100,00	100,00	-	-	5)	2021
Beetle BC Holdings, Inc., Vancouver / BC	CAD	1,4440		100,00	100,00	6.262	1.506		2021
Bellwether Forest Products, LLC, Camden / SC	USD	1,0677		100,00	100,00	-	-		2021
Bentley Insurance Services Ltd., Crewe	GBP	0,8868		100,00	100,00	221	-	5)	2021
Bentley Motor Cars Export Ltd., Crewe	GBP	0,8868		100,00	100,00	11	-	5)	2021
Bentley Motor Export Services Ltd., Crewe	GBP	0,8868		100,00	100,00	45	-	5)	2021
Bentley Motors FZE, Dubai	AED	3,9213		100,00	100,00	120	-	5)	2021
BeRider Services s.r.o., Prag	CZK	24,1450		100,00	100,00	-	-	4)	2021
Bikes Vertriebs GmbH, Salzburg	EUR			100,00	100,00	505	7		2021
Bonaldi Motorsport S.r.l., Bozen	EUR			100,00	100,00	182	80		2021
CARIAD Inc., Wilmington / DE	USD	1,0677		100,00	100,00	-	-	4)	2021
Centrales Diesel Export S.A.S., Saint-Nazaire	EUR			100,00	100,00	1.078	-45	5) 15)	2021
Centre Automobile de la Riviera Car S.A.S., Nizza	EUR			100,00	100,00	4.716	651		2021
Cetitec d.o.o., Cakovec	HRK	7,5364		100,00	100,00	3.715	3.695		2021
Cetitec USA Inc., Dublin / OH	USD	1,0677		100,00	100,00	244	1		2021
Chongqing Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Chongqing	CNY	7,3661		100,00	100,00	89.192	-808	4)	2021
Connect Cashless Parking Ltd., Hatfield	GBP	0,8868		100,00	100,00	-339	-220	3)	2021
Connected Mobility Ventures, S.A., Martorell	EUR			100,00	100,00	6.203	-3.589		2021
Connectivity Lab s.r.o., Prag	CZK	24,1450		100,00	100,00	40.875	69		2021
Crewe Genuine Ltd., Crewe	GBP	0,8868		100,00	100,00	546	-	5)	2021
DASOF trgovsko in storitveno podjetje, d.o.o., Ljubljana	EUR			100,00	100,00	4.104	404		2021
Dealerware, LLC, Austin / TX	USD	1,0677		100,00	100,00	19.864	-14.700		2021
Dencop A/S, Kopenhagen	DKK	7,4369		100,00	100,00	3.450	145		2021
Destin-Link Supply Chain Management (Beijing) Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661		50,00	50,00	-	-	4) 6)	2022
diconium digital solutions, Unipessoal Lda., Lissabon	EUR			100,00	100,00	407	311		2021
diconium Marketing Consulting (Beijing) Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661		100,00	100,00	90	14		2021
Diconium Romania S.R.L., Bukarest	RON	4,9483		100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
diconium US, Inc., Los Gatos / CA	USD	1,0677		75,00	75,00	588	-150		2021
DigiLab Porsche Informatik GmbH, Salzburg	EUR			100,00	100,00	329	58		2021
Digiteq Automotive s.r.o., Prag	CZK	24,1450		100,00	100,00	126.424	92.269		2021
Ducati ANZ Pty. Ltd., Alexandria	AUD	1,5706		100,00	100,00	4.015	2.023		2021
Ducati Canada, Inc., Saint John / NB	CAD	1,4440		100,00	100,00	918	368		2021
Ducati India Pvt. Ltd., New Delhi	INR	88,1640		100,00	100,00	598.679	24.602	3)	2022
Ducati Retail S.r.l., Bologna	EUR			100,00	100,00	-	-	4)	2021
ELCA Engineering Company (Pty) Ltd., in Liquidation, Vanderbijlpark	EUR			100,00	100,00	-	-	2) 5)	2018
Electrify Canada Inc., Ajax / ON	CAD	1,4440		100,00	100,00	52.670	-7.012		2021
Embitel Technologies India Pvt. Ltd., Bangalore	INR	88,1640		100,00	100,00	387.179	115.793	3) 9)	2021
Embitel Technologies, Inc., Novi / MI	USD	1,0677		100,00	100,00	163	48	3) 10)	2021
ERF (Holdings) plc, Swindon	GBP	0,8868		100,00	100,00	757	-	5)	2021
ERF Ltd., Swindon	GBP	0,8868		100,00	100,00	-	-	5)	2021
EVDK TOV, Kiev	UAH	39,2396		100,00	100,00	247	183		2021
Exclusive Cars Japan GK, Tokio	JPY	140,6650		100,00	100,00	1.044.424	-45.576	4)	2021
Fastighetsbolaget Bärningsbilen 2 Örebro AB, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-	7)	2022
Fastighetsbolaget Fluoret AB, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-	7)	2022
Fastighetsbolaget Gilltuna Västerås AB, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-	7)	2022
Fifty Two Ltd., Stockport	EUR			100,00	100,00	-	-	5)	2018
Fondazione Ducati, Bologna	EUR			100,00	100,00	-270	19		2021
Green Solar Hill, Inc., Livingston / NJ	USD	1,0677		100,00	100,00	2.381	-33	13)	2021
Green:Code s.r.o., Prag	CZK	24,1450		49,00	49,00	-	-	3) 4) 6)	2022
Greyp bikes d.o.o., Sveta Nedelja	HRK	7,5364		68,17	68,17	-28.174	-34.944		2021
Group Info Services Estonia AS, Tallinn	EUR			100,00	100,00	-	-	4)	2020
H. J. Mulliner & Co. Ltd., Crewe	GBP	0,8868		100,00	100,00	0	-	5)	2021
Hangzhou Q-Car Automobile Sales and Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
HoppyGo Czechia s.r.o., Prag	CZK	24,1450		100,00	100,00	104	0		2021
HoppyGo Poland Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,6860		100,00	100,00	294	71		2021
HoppyGo s.r.o., Prag	CZK	24,1450		100,00	100,00	13.534	260		2021
HoppyGo Slovakia s.r.o., Kosice	EUR			100,00	100,00	8	3		2021
HRVS Group Ltd., Belper	GBP	0,8868		100,00	100,00	-	-	5)	2021
HRVS Rentals Ltd., Belper	GBP	0,8868		100,00	100,00	-	-	5)	2021
INIS International Insurance Service s.r.o., ve zkratce INIS s.r.o., Mladá Boleslav	CZK	24,1450		100,00	100,00	39.141	33.641		2021
InterRent Biluthyrning AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	360	-	5)	2021
Italdesign Giugiaro (Shanghai) Products Development Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661		100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
Italdesign Giugiaro Barcelona S.L., Sant Just Desvern	EUR			100,00	100,00	6.009	437		2021
Konnect with the Volkswagen Group Ltd., Tel Aviv	ILS	3,7562		100,00	100,00	4.195	626		2021
Kunshan Zhongyue Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Kunshan	CNY	7,3661		100,00	100,00	54.661	-339	4)	2021
Kuwy Technology Service Pvt. Ltd., Chennai	INR	88,1640		67,73	67,73	-158.600	-293.600	3)	2022
Lauken S.A., Montevideo	UYU	42,6710		100,00	100,00	-	-	5)	2021
LM Comércio de Veículos Seminovos Ltda., Salvador	BRL	5,6444		100,00	100,00	-	-	6) 10)	2022
LM Transportes Interestaduais Serviços e Comércio S.A., Salvador	BRL	5,6444		60,00	60,00	-	-	7) 9) 13)	2022
LM Transportes Serviços e Comércio Ltda, Salvador	BRL	5,6444		100,00	100,00	-	-	10)	2022
LOGPAY Charge & Fuel Slovakia s.r.o., Bratislava	EUR			100,00	100,00	-	-13		2021
LOGPAY Consorzio, Bozen	EUR			68,70	68,70	7	-17		2021
LogPay Fuel Czechia s.r.o., Prag	CZK	24,1450		100,00	100,00	-802	-718		2021
LOGPAY Fuel Italia S.r.l., Bozen	EUR			100,00	100,00	158	16		2021
LogPay Fuel Spain S.L., Barcelona	EUR			100,00	100,00	632	13		2021
MAN Bus & Coach (Pty) Ltd., in Liquidation, Olifantsfontein	ZAR	18,0795		100,00	100,00	-	-1.775	2) 5)	2017
MAN Diesel & Turbo Costa Rica Ltda., San José	EUR			100,00	100,00	-	-	5)	2018
MAN Diesel & Turbo Jordan LLC, in Liquidation, Aqaba	EUR			100,00	100,00	-	-	2) 5)	2018
MAN Diesel & Turbo Nigeria FZE, Lagos	EUR			100,00	100,00	-	-	5)	2018
MAN Diesel & Turbo Shanghai Co., Ltd., Shanghai	EUR			100,00	100,00	-	-	5) 15)	2018
MAN Energy Solutions (Gibraltar) Ltd., Gibraltar	GBP	0,8868		100,00	100,00	476	-16		2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am Kapital in %	direkt	indirekt				
MAN Energy Solutions Argentina S.A., Buenos Aires	ARS	188,7587		100,00	100,00	100.411	3.501		2021
MAN Energy Solutions Bangladesh Ltd., Dhaka	BDT	110,1334		100,00	100,00	30.151	45.683		2021
MAN Energy Solutions Benin S.A.R.L., Cotonou	XOF	655,9570		100,00	100,00	-	-	4)	2021
MAN Energy Solutions Bulgaria EOOD, Varna	BGN	1,9560		100,00	100,00	1.401	248		2021
MAN Energy Solutions Egypt LLC, Kairo	EGP	26,4309		100,00	100,00	14.370	9.786		2021
MAN Energy Solutions For Repair Services LLC, Suez	EGP	26,4309		100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
MAN Energy Solutions Guinea S.A.R.L., Conakry	GNF	9.203,0550		100,00	100,00	25.659.802	12.772.320		2021
MAN Energy Solutions Japan Ltd., Tokio	JPY	140,6650		100,00	100,00	497.467	144.925		2021
MAN Energy Solutions Kenya Ltd., Nairobi	KES	131,7000		100,00	100,00	443.150	2.580		2021
MAN Energy Solutions Lanka Pvt. Ltd., Colombo	LKR	392,3810		100,00	100,00	294.953	109.815		2021
MAN Energy Solutions Malaysia OG Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	MYR	4,7032		100,00	100,00	2.653	405		2021
MAN Energy Solutions México, S. de R.L. de C.V., Mexico City	MXN	20,8879		100,00	100,00	48.190	8.913		2021
MAN Energy Solutions Muscat L.L.C., Muscat	OMR	0,4111		70,00	70,00	225	-47		2021
MAN Energy Solutions New Zealand Ltd., Auckland	NZD	1,6824		100,00	100,00	3.750	679		2021
MAN Energy Solutions Nigeria Pvt. Ltd., Lagos	NGN	477,8800		100,00	100,00	191.386	87.723		2021
MAN Energy Solutions Norge A/S, Oslo	NOK	10,5047		100,00	100,00	31.339	1.642		2021
MAN Energy Solutions Perú S.A.C., Lima	PEN	4,0439		100,00	100,00	5.874	1.970		2021
MAN Energy Solutions Philippines Inc., Parañaque City	PHP	59,3885		100,00	100,00	69.306	16.191		2021
MAN Energy Solutions Poland Sp. z o.o., Danzig	PLN	4,6860		100,00	100,00	7.844	2.482		2021
MAN Energy Solutions Portugal, Unipessoal, Lda., Quinta do Anjo	EUR			100,00	100,00	1.407	248		2021
MAN Energy Solutions Russia Ltd., Moskau	RUB	76,2868		100,00	100,00	412.736	89.190		2021
MAN Financial Services Administrators (S.A.) (Pty) Ltd., in Liquidation, Isando	ZAR	18,0795		100,00	100,00	0	-	2) 5)	2018
MAN Iran Power SHERKATE SAHAMI KHASS, Teheran	EUR			100,00	100,00	-	-	5)	2018
MAN Truck & Bus (S.A.) (Pty) Ltd., in Liquidation, Isando	ZAR	18,0795		100,00	100,00	-	-68.539	2) 5)	2017
MAN Truck & Bus Asia Pacific Co. Ltd., Bangkok	THB	36,8837		99,99	99,99	155.319	12.213		2021
MAN Truck & Bus India Pvt. Ltd., Pune	INR	88,1640		99,99	99,99	3.330.160	133.140		2021
MAN Truck and Bus Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,3210		100,00	100,00	13.587	4.428		2021
MAN Turbo (UK) Ltd., Stockport	EUR			100,00	100,00	-	-	5)	2018
MDT CH International GmbH, Zürich	CHF	0,9852		100,00	100,00	7	0	5)	2018
MHP (Shanghai) Management Consultancy Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661		100,00	100,00	4.698	-6.458		2021
MHP Americas, Inc., Atlanta / GA	USD	1,0677		100,00	100,00	77	984		2021
MHP Consulting Romania S.R.L., Cluj-Napoca	RON	4,9483		100,00	100,00	22.428	5.390		2021
MHP Consulting UK Ltd., Birmingham	GBP	0,8868		100,00	100,00	-2.162	94		2021
Mirrlees Blackstone Ltd., Stockport	EUR			100,00	100,00	-	-	5)	2018
Mobility Lab s.r.o., Prag	CZK	24,1450		100,00	100,00	55.796	12.368		2021
Módulos Automotivos do Brasil Ltda., São Jose dos Pinhais	BRL	5,6444		100,00	100,00	5.485	358		2021
MOON POWER GmbH, Salzburg	EUR			100,00	100,00	1.186	-613	4)	2021
mýa Connection GmbH, in Liquidation, Zürich	CHF	0,9852		100,00	100,00	-	-	2)	2019
Nanjing Zhongyue Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Nanjing	CNY	7,3661		100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
NIRA Dynamics AB, Linköping	SEK	11,0787		94,66	94,66	291.095	-24.580		2021
OOO MAN Truck & Bus Production RUS, St. Petersburg	RUB	76,2868		100,00	100,00	891.492	106.364		2021
OOO Truck Production RUS, St. Petersburg	RUB	76,2868		100,00	100,00	122.551	687		2021
OOO Volkswagen Komponenten und Services, Kaluga	RUB	76,2868		100,00	100,00	1.295.028	159.255		2021
P Rental Services S.r.l., Trento	EUR			100,00	100,00	-	-	7)	2022
P911 AG, Feusisberg	CHF	0,9852		100,00	100,00	-	-	7)	2022
Park Ward & Co. Ltd., Crewe	GBP	0,8868		100,00	100,00	0	-	5)	2021
Paxman Diesels Ltd., Stockport	EUR			100,00	100,00	-	-	5)	2018
PayByPhone Italia S.R.L., Ronco all'Adige	EUR			100,00	100,00	326	-890		2021
PayByPhone Ltd., Hatfield	GBP	0,8868		100,00	100,00	3.605	172		2021
PayByPhone S.A.S., Boulogne-Billancourt	EUR			100,00	100,00	-2.726	-160		2021
PayByPhone Suisse AG, Düringen	CHF	0,9852		100,00	100,00	-437	-851		2021
PayByPhone Technologies Inc., Vancouver / BC	CAD	1,4440		100,00	100,00	66.459	-40.898		2021
PayByPhone US Inc., Wilmington / DE	USD	1,0677		100,00	100,00	-	-	8)	2021
PCK TOV, Kiev	UAH	39,2396		100,00	100,00	28.743	88		2021
PHS Autohaus Sdn. Bhd, Kuala Lumpur	MYR	4,7032		100,00	100,00	1.084	207		2021
PHS Automotive Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	MYR	4,7032		100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
POI France S.A.S., Paris	EUR			100,00	100,00	300	7		2021
Porsche Air Service GmbH, Salzburg	EUR			100,00	100,00	1.114	206		2021
Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg	EUR			100,00	100,00	57	3	5)	2021
Porsche Consulting Canada Ltd., Toronto / ON	CAD	1,4440		100,00	100,00	1.588	1.119		2021
Porsche Consulting Ltda., São Paulo	BRL	5,6444		100,00	100,00	11.445	-1.902		2021
Porsche Consulting S.A.S., Paris	EUR			100,00	100,00	90	109		2021
Porsche Design Asia Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,3210		100,00	100,00	3.391	31		2021
Porsche Design Great Britain Ltd., Reading	GBP	0,8868		100,00	100,00	-6.074	-422		2021
Porsche Design Italia S.r.l., Padua	EUR			100,00	100,00	279	2		2021
Porsche Design Netherlands B.V., Roermond	EUR			100,00	100,00	735	-28		2021
Porsche Design Sales (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661		100,00	100,00	909	-122	5)	2021
Porsche Design Studio North America, Inc., Beverly Hills / CA	USD	1,0677		100,00	100,00	48	-	5)	2021
Porsche Design Timepieces AG, Solothurn	CHF	0,9852		100,00	100,00	3.818	553		2021
Porsche Digital China Ltd., Shanghai	CNY	7,3661		100,00	100,00	14.020	4.017		2021
Porsche Digital Croatia d.o.o., Zagreb	HRK	7,5364		50,00	50,00	5.586	735		2021
Porsche Digital España, S.L., Barcelona	EUR			100,00	100,00	448	24		2021
Porsche Digital Israel Ltd., Tel Aviv	ILS	3,7562		100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
Porsche Digital Mexico, S. de R.L. de C.V., Guadalajara	MXN	20,8879		100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
Porsche Digital, Inc., Atlanta / GA	USD	1,0677		100,00	100,00	6.165	2.345		2021
Porsche Drive Canada, Ltd., Toronto / ON	CAD	1,4440		100,00	100,00	-	-	4)	2021
Porsche Drive LLC, Atlanta / GA	USD	1,0677		100,00	100,00	-	-	4)	2021
Porsche Engineering (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661		100,00	100,00	55.864	24.497		2021
Porsche Engineering Romania S.R.L., Cluj-Napoca	RON	4,9483		100,00	100,00	8.872	2.981		2021
Porsche Group S.R.L., Voluntari	RON	4,9483		100,00	100,00	1.523	-2.604		2021
Porsche Immobilien BH d.o.o. Sarajevo, Sarajevo	BAM	1,9558		100,00	100,00	-41	-42	4)	2021
Porsche Immobilien Portugal S.A., Vila Nova Da Rainha	EUR			100,00	100,00	4.721	-160		2021
Porsche Immobilien Ukraine TOV, Kiev	UAH	39,2396		100,00	100,00	59.922	-3.373		2021
Porsche Inter Auto BH d.o.o. Sarejevo, Novi Grad	BAM	1,9558		100,00	100,00	5.903	1.200		2021
Porsche Inter Auto Ukraine TOV, Kiev	UAH	39,2396		100,00	100,00	98.661	43.505		2021
Porsche Kosova Sh.p.k., Graçanicë	EUR			100,00	100,00	1.984	477		2021
Porsche Mobility GmbH, Wien	EUR			100,00	100,00	2.672	-363	4)	2021
Porsche Motorsport Asia-Pacific Ltd., Shanghai	CNY	7,3661		100,00	100,00	15.055	-945	4)	2021
Porsche Retail GmbH, Salzburg	EUR			100,00	100,00	42	1	5)	2021
Porsche Sales & Marketplace Canada, Ltd., Toronto / ON	CAD	1,4440		100,00	100,00	-55	-87		2021
Porsche Services Korea LLC, Seoul	KRW	1.338,2950		100,00	100,00	3.777.266	878.809		2021
Porsche Services Middle East & Africa FZE, Dubai	USD	1,0677		100,00	100,00	656	298		2021
Porsche Services Singapore Pte Ltd., Singapur	SGD	1,4310		100,00	100,00	-91	-285		2021
Porsche Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4310		75,00	75,00	-	-	4) 6)	2022
Porsche Smart Battery Shop s.r.o., Dubnica nad Váhom	EUR			100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
Porsche System Engineering Ltd., Zürich	CHF	0,9852		100,00	100,00	5.005	99		2021
Porsche Volkswagen Corredores de Seguros Chile S.p.A., Santiago de Chile	CLP	915,6600		100,00	100,00	285.109	131.398		2021
Porsche Werkzeugbau s.r.o., Dubnica nad Váhom	EUR			100,00	100,00	15.915	839		2021
PowerCo Holding US, Inc., Herndon / VA	USD	1,0677		100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
Premium Buc S.A.R.L., Buc	EUR			100,00	100,00	-1.018	-270		2021
Putt Estates (Pty) Ltd., Upington	ZAR	18,0795		100,00	100,00	123.973	1.023	3)	2022
Putt Real Estates (Pty) Ltd., Upington	ZAR	18,0795		100,00	100,00	35.993	78	3)	2022
Re-MAN Parts Ltd., in Liquidation, Belper	GBP	0,8868		100,00	100,00	-	-	2) 5)	2021
Rio Soluções Digitais Ltda., São Paulo	BRL	5,6444		99,99	99,99	10	-		2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=) 31.12.2022	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
			direkt	indirekt	Gesamt				
Riviera Technic S.A.S., Mougins	EUR			100,00	100,00	1.661	348		2021
Ruston & Hornsby Ltd., Stockport	EUR			100,00	100,00	-	-	5)	2018
Ruston Diesels Ltd., Stockport	EUR			100,00	100,00	-	-	5)	2018
S.A. Trucks Ltd., in Liquidation, Bristol	GBP	0,8868		100,00	100,00	1	-	2) 5)	2018
Saubermacher Battery Services GmbH, Premstätten	EUR			33,33	33,33	-	-	4) 6)	2022
Scanexpo S.A., Montevideo	UYU	42,6710		100,00	100,00	-	-	5)	2021
Scania de Venezuela S.A., Valencia	VES	18,4254		100,00	100,00	1.350.641	1.065.177		2021
Scania Finance Israel Ltd., Tel Aviv	ILS	3,7562		100,00	100,00	1.000	-		2021
Scania-MAN Administration ApS, Kopenhagen	DKK	7,4369		100,00	100,00	290	23		2021
Scout Motors Inc., Arlington / VA	USD	1,0677		100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
SEAT Center Arrábida - Automóveis, Lda., Setúbal	EUR			100,00	100,00	2.786	470		2021
SEAT CUPRA S.A., Martorell	EUR			100,00	100,00	2.428	-175		2021
SEAT Metropolis Lab Barcelona S.A., Martorell	EUR			100,00	100,00	7.006	1.577		2021
Sergo-Arhkon TOV, Kiev	UAH	39,2396		100,00	100,00	2.794	-30		2021
Shanghai Advanced Automobile Technical Centre Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661		100,00	100,00	11.727	1.777		2021
Shanghai Zhuguang Binjie Automobile Sales and Service Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661		100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
Silvercar, Inc., Austin / TX	USD	1,0677		100,00	100,00	16.028	7.669		2021
Simple Way Locações e Serviços S.A., Curitiba	BRL	5,6444		100,00	100,00	1.101.110	38.124		2021
SIVA Serviços – Assessoria Financeira e Administrativa, S.A., Amadora	EUR			100,00	100,00	85	-48		2021
ŠKODA AUTO DigiLab Israel Ltd., in Liquidation, Bnei Berak	ILS	3,7562		50,00	50,00	180	51	2)	2021
ŠKODA AUTO DigiLab s.r.o., Prag	CZK	24,1450		100,00	100,00	178.187	18.765		2021
Slobodna Zona Vogosca d.o.o., Vogosca	BAM	1,9558		100,00	100,00	111	-215		2021
Société Immobilière Audi S.A.R.L., Paris	EUR			100,00	100,00	31.043	315		2021
Softbridge - Projectos Tecnológicos S.A., Porto Salvo	EUR			70,00	70,00	1.712	476		2021
Sports Cars Sales & Service AG, Feusisberg	CHF	0,9852		100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
Stop 134 AB, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-	7)	2022
Suzhou Zhongyue Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Suzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	99.162	-838	4)	2021
TRATON Charging Solutions AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	12.615	11.672		2021
TRATON Treasury AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
TRATON, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		100,00	100,00	1.277	170		2021
UMI Urban Mobility International Česká republika s.r.o., Mladá Boleslav	CZK	24,1450		100,00	100,00	11.298	4.597		2021
UMI Urban Mobility International France S.A.R.L., Paris	EUR			100,00	100,00	0	-7		2021
UMI Urban Mobility International Italia S.r.l., Mailand	EUR			100,00	100,00	2	-5		2021
VAREC Ltd., Tokio	JPY	140,6650		100,00	100,00	807.208	102.726		2021
VfL Wolfsburg (Beijing) Football Club Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661		100,00	100,00	4.805	2.628	3)	2021
Villers Services Center S.A.S., Paris	EUR			100,00	100,00	2.851	690		2021
Vita Gjuteriats Fastighetsbolag AB, Stockholm	SEK	11,0787		100,00	100,00	-	-	7)	2022
Volkswagen (Anhui) Digital Sales and Services Co., Ltd., Hefei	CNY	7,3661		100,00	100,00	-	-	4) 6)	2022
Volkswagen Administradora de Negócios Ltda., São Paulo	BRL	5,6444		100,00	100,00	42.802	-4.139		2021
Volkswagen Autonomy, Inc., Belmont / CA	USD	1,0677		100,00	100,00	-	-	4)	2020
Volkswagen Battery Technology Development, LLC, Herndon / VA	USD	1,0677		100,00	100,00	-	-	4) 10)	2021
Volkswagen Brokers Argentina S.A., Buenos Aires	ARS	188,7587		96,00	96,00	443.522	19.883		2021
Volkswagen Caminhões e Ônibus Comércio e Serviços Ltda., Limeira	BRL	5,6444		100,00	100,00	10	-		2021
Volkswagen Commercial Vehicles Services Australia Pty. Ltd., Mornington	AUD	1,5706	100,00	-	-	892	264	5) 15)	2021
Volkswagen Digital Solutions, Unipessoal Lda., Lissabon	EUR			100,00	100,00	2.513	407		2020
Volkswagen Financial Services Hellas A.E., Athen	EUR			100,00	100,00	2.156	79		2021
Volkswagen Financial Services Holding Argentina S.R.L., Buenos Aires	ARS	188,7587		100,00	100,00	2.483.021	-11.050		2021
Volkswagen Financial Services Schweiz AG, Wallisellen	CHF	0,9852		100,00	100,00	10.557	1.631		2021
Volkswagen Finančné služby Maklérska s.r.o., Bratislava	EUR			100,00	100,00	194	132		2021
Volkswagen Ghana Ltd., Accra	GHS	10,8906		100,00	100,00	-4.731	-4.054		2021
Volkswagen Group Academy Mexico, S.C., Puebla	MXN	20,8879		100,00	100,00	54.608	14.973		2021
Volkswagen Group Charging CZ s.r.o., Prag	CZK	24,1450		100,00	100,00	-794	-494		2021
Volkswagen Group Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,3210		100,00	100,00	6.252	5.252	15)	2019
Volkswagen Group Insurance and Risk Management Services Ltd., in Liquidation, Milton Keynes	GBP	0,8868		100,00	100,00	43	-	2) 5)	2019
Volkswagen Group Middle East QFZ LLC, Doha	USD	1,0677		100,00	100,00	3.627	1.061		2021
Volkswagen Group Pension Scheme Trustee Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868		100,00	100,00	0	-	5)	2021
Volkswagen Group Real Estate Czech Republic s.r.o., Mladá Boleslav	CZK	24,1450		100,00	100,00	23.659	-7.926		2021
Volkswagen Group Real Estate Polska Sp. z o.o., Poznan	PLN	4,6860		100,00	100,00	57.952	1.923		2021
Volkswagen Group Real Estate Slovakia s.r.o., Bratislava	EUR			100,00	100,00	79.129	3.444		2021
Volkswagen Group Services Kft., Győr	EUR			100,00	100,00	2.065	-746		2021
Volkswagen Group Services Mexico, S.A. de C.V., Puebla	MXN	20,8879		100,00	100,00	175.406	26.857		2021
Volkswagen Group Services sp. z o.o., Poznan	PLN	4,6860		100,00	100,00	15.213	4.555		2020
Volkswagen Group Services, s.r.o., Bratislava	EUR			100,00	100,00	6.780	1.346		2021
Volkswagen Group Services, unipessoal, Lda., Quinta do Anjo	EUR			100,00	100,00	15.291	2.962		2021
Volkswagen Hong Kong Co. Ltd., Hongkong	HKD	8,3210		100,00	100,00	160.685	112.611	15)	2021
Volkswagen Insurance Brokers, Agente de Seguros y de Fianzas, S.A. de C.V., Puebla	MXN	20,8879		100,00	100,00	-49.181	-5.910		2021
Volkswagen Insurance Company DAC, Dublin	EUR			100,00	100,00	44.701	6.582		2021
Volkswagen Insurance Service (Great Britain) Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8868		100,00	100,00	2.228	489		2021
Volkswagen Insurance Services Korea Co., Ltd., Seoul	KRW	1,338,2950		100,00	100,00	3.420.229	1.367.003		2021
Volkswagen International Insurance Agency Co., Ltd., Taipei	TWD	32,7048		100,00	100,00	35.085	28.835		2021
Volkswagen Leasing (Beijing) Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661		100,00	100,00	-15.995	-19.262		2021
Volkswagen Leasing (Guangzhou) Co., Ltd., Guangzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	-3.431	-1.285		2021
Volkswagen Leasing (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661		100,00	100,00	-36.990	-27.613		2021
Volkswagen Leasing (Suzhou) Co., Ltd., Suzhou	CNY	7,3661		100,00	100,00	-1.914	-468		2021
Volkswagen Leasing (Wuxi) Co., Ltd., Wuxi	CNY	7,3661		100,00	100,00	-380	-739		2021
Volkswagen Logistics Prestação de Serviços de Logística e Transporte Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,6444		100,00	100,00	5.355	-113		2021
Volkswagen Mobility Solutions Rwanda Ltd., Kigali	RWF	1,151,5200		100,00	100,00	4.656.428	21.047		2021
Volkswagen New Mobility Services Consulting (Beijing) Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661		100,00	100,00	13.008	5.457		2021
Volkswagen Passenger Cars Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	MYR	4,7032		100,00	100,00	97.084	1.854		2020
Volkswagen Reinsurance Company DAC, Dublin	EUR			100,00	100,00	7.638	977		2021
Volkswagen Sarajevo d.o.o., Vogosca	BAM	1,9558	58,00	-	58,00	39.675	-107		2020
Volkswagen Service Sverige AB, Södertälje	SEK	11,0787		100,00	100,00	40.970	-		2021
Volkswagen Servicios, S.A. de C.V., Puebla	MXN	20,8879		100,00	100,00	26.040	4.399		2021
Volkswagen Serwis Ubezpieczeniowy Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,6860		100,00	100,00	59.456	20.555		2021
Volkswagen Venture Investment S.A., Strassen	EUR			100,00	100,00	-	-	6)	2022
Volkswagen-Mobvoi (Beijing) Information Technology Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661		100,00	100,00	168.573	-37.088		2021
Voya Travel Technologies S.R.L., Bukarest	RON	4,9483		100,00	100,00	295	67		2021
VTXRM - Software Factory Lda., Porto Salvo	EUR			90,00	90,00	1.859	534		2021
VW Automotive Cloud, LLC, Redmond / WA	USD	1,0677		100,00	100,00	-	-	10)	2021
VWT Participações em Outras Sociedades e Prestação de Serviços em Geral Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,6444		100,00	100,00	3.213	-68		2021
WE Share Urban Mobility S.L., Madrid	EUR			100,00	100,00	5	-17		2021
WirelessCar (Beijing) Co. Ltd., Peking	CNY	7,3661		100,00	100,00	11.735	7.531		2021
WirelessCar North America Inc., Greensboro / NC	USD	1,0677		100,00	100,00	136	375		2021
WirelessCar Sweden AB, Göteborg	SEK	11,0787		76,66	76,66	312.495	53.972		2021
III. GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN									
A. At Equity bewertete Unternehmen									
1. Inland									
Mobility Trader Holding GmbH, Berlin	EUR			73,38	73,38	373.218	-9.025		2021
Volkswagen Autoversicherung Holding GmbH, Braunschweig	EUR			51,00	51,00	172.799	29.450		2021

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am	am	Gesamt				
		31.12.2022	direkt	indirekt					
2. Ausland									
Argo AI, LLC, Pittsburgh / PA	USD	1,0677	42,70	-	42,70	-	-	9)	2020
Commercial Vehicle Charging Europe B.V, Amsterdam	EUR	-	-	33,33	33,33	-	-	4) 6)	2022
Cummins-Scania XPI Manufacturing, LLC, Columbus / IN	USD	1,0677	-	50,00	50,00	145.935	8.882		2020
DFM N.V., Amersfoort	EUR	-	-	60,00	60,00	262.613	27.761	11)	2021
Ewiva S.r.l., Mailand	EUR	-	-	50,00	50,00	44.062	62	4)	2021
FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun	CNY	7,3661	25,00	15,00	40,00	65.028.031	33.925.921		2021
Green Mobility Holding S.A., Strassen	EUR	-	-	66,00	66,00	21	-9	4)	2021
MAN Financial Services (SA) (RF) (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	18,0795	-	50,00	50,00	203.624	43.225	11)	2021
MOS Intelligent Connectivity Technology Co. Ltd., Chengdu	CNY	7,3661	-	16,66	16,66	468.267	-43.096		2021
Oppland Tungbilservice A/S, Fagernes	NOK	10,5047	-	50,00	50,00	8.452	2.751		2021
SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	38,00	12,00	50,00	26.181.134	8.833.569		2021
SAIC-Volkswagen Sales Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	-	30,00	30,00	2.815.921	2.390.916		2021
Shanghai Volkswagen Powertrain Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	-	60,00	60,00	3.462.653	505.104		2021
Tynset Diesel A/S, Tynset	NOK	10,5047	-	50,00	50,00	5.519	679		2021
VDF Servis ve Ticaret A.S., Istanbul	TRY	19,9852	-	51,00	51,00	937.880	334.309	9)	2021
Virtual Turntable (Beijing) Internet Information Service Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661	-	34,00	34,00	26.139	-10.802		2021
Volkswagen D'Ieteren Finance S.A., Bruxelles	EUR	-	-	50,00	50,00	139.618	5.398		2021
Volkswagen FAW Engine (Dalian) Co., Ltd., Dalian	CNY	7,3661	-	60,00	60,00	6.279.690	3.413.334		2021
Volkswagen FAW Platform (Anhui) Co., Ltd., Hefei	CNY	7,3661	-	100,00	100,00	24.972	-28	4)	2021
Volkswagen FAW Platform Co., Ltd., Changchun	CNY	7,3661	-	60,00	60,00	1.289.901	53.236		2021
Volkswagen Financial Services South Africa (Pty) Ltd., Sandton	ZAR	18,0795	-	51,00	51,00	-1.367.448	-339.778		2021
Volkswagen Møller Bilfinans A/S, Oslo	NOK	10,5047	-	51,00	51,00	3.765.372	229.189	11)	2021
Volkswagen Pon Financial Services B.V., Amersfoort	EUR	-	-	60,00	60,00	211.141	62.483	9) 13)	2021
Volkswagen Transmission (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661	-	60,00	60,00	725.556	4.653		2021
B. At Cost bewertete Unternehmen									
1. Inland									
August Horch Museum Zwickau GmbH, Zwickau	EUR	-	-	50,00	50,00	1.626	51		2021
Axel Springer Porsche GmbH & Co. KG, Berlin	EUR	-	-	50,00	50,00	14.196	-4.232		2021
Axel Springer Porsche Management GmbH, Berlin	EUR	-	-	50,00	50,00	12	-3		2021
Car2Car Communication Consortium GbR, Braunschweig	EUR	-	7,40	7,41	14,81	399	92		2021
e:fs TechHub GmbH, Gaimersheim	EUR	-	-	49,00	49,00	22.263	4.452		2021
FleetCompany GmbH, Oberhaching	EUR	-	-	73,65	73,65	8.603	-8.560		2021
FlexFactory GmbH, Stuttgart	EUR	-	-	50,00	50,00	3.493	-1.497		2021
Futurepath GmbH, Berlin	EUR	-	-	49,00	49,00	1.187	1.157		2021
GIF Gewerbe- und Industriepark Bad Friedrichshall GmbH, Bad Friedrichshall	EUR	-	-	30,00	30,00	9.362	556		2021
HINO & TRATON Global Procurement GmbH, München	EUR	-	-	51,00	51,00	494	169		2021
IN-Campus GmbH, Ingolstadt	EUR	-	-	95,10	95,10	87.053	-3.489		2021
inpro Innovationsgesellschaft für fortgeschrittene Produktionssysteme in der Fahrzeugindustrie mbH, Berlin	EUR	-	33,33	-	33,33	2.311	98		2021
Intelligent Energy System Services GmbH, Ludwigsburg	EUR	-	-	50,00	50,00	1.456	568	4)	2021
Objekt Audi Zentrum Berlin-Charlottenburg Verwaltungsgesellschaft mbH, Berlin	EUR	-	-	50,00	50,00	83	2		2021
Objektgesellschaft Audi Zentrum Berlin-Charlottenburg mbH & Co. KG, Berlin	EUR	-	-	50,00	50,00	3.446	512		2021
PDB-Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR, Gaimersheim	EUR	-	20,00	40,00	60,00	-	-	16) 17)	2021
Quartett mobile GmbH, München	EUR	-	-	49,00	49,00	4.213	1.053		2021
Smart Press Shop GmbH & Co. KG, Halle	EUR	-	-	50,00	50,00	22.808	-8.160		2021
Smart Press Shop Verwaltungs-GmbH, Stuttgart	EUR	-	-	50,00	50,00	33	4		2021
Volkswagen ClimatePartner GmbH, München	EUR	-	-	50,10	50,10	-	-	4) 6)	2022
VW-VM Verwaltungsgesellschaft mbH, in Liquidation, Ellwangen	EUR	-	-	50,00	50,00	20	-16	2) 5)	2019
Wolfsburg AG, Wolfsburg	EUR	-	50,00	-	50,00	32.329	-3.632		2021
2. Ausland									
AMEXCI AB, Karlskoga	SEK	11,0787	-	9,10	9,10	37.455	-22.568		2021
Autonomous Mobility Israel Ltd., Bnei Berak	ILS	3,7562	-	33,33	33,33	-	-	5)	2019
Beijing Shouqi Easy Go Technology Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661	-	20,00	20,00	-3.219.739	-320.639	9)	2021
Bugatti International Holding S.à r.l., Luxemburg	EUR	-	-	49,00	49,00	92.999	-13	4)	2021
Central Eléctrica Anhangüera S.A., São Paulo	BRL	5,6444	-	40,00	40,00	56.628	7.661		2020
Central Eléctrica Monjolinho Ltda., São Paulo	BRL	5,6444	-	51,00	51,00	65	4		2021
Collect Car B.V., Rotterdam	EUR	-	-	60,00	60,00	5.664	-1.801		2021
Győr-Pér Repülőter Kft., Pér	HUF	400,3900	-	46,10	46,10	1.735.996	-29.070		2021
Innovative Charging Solutions (Suzhou) New Energy Technology Co., Ltd., Suzhou	CNY	7,3661	-	50,00	50,00	240.994	-44.948		2021
Lenkrad Invest (Pty) Ltd., Sandton	ZAR	18,0795	-	51,00	51,00	23.782	21.147		2021
MAN Diesel & Turbo Ghana Ltd., Accra	EUR	-	-	90,00	90,00	-	-	5) 15)	2018
Material Science Center Qatar QSTP-LLC, in Liquidation, Doha	QAR	3,8999	25,00	25,00	50,00	8.247	-5.846	2) 5)	2014
QSV Operations LLC, San Jose / CA	USD	1,0677	-	50,00	50,00	3.385	-22		2021
Shuttel B.V., Leusden	EUR	-	-	49,00	49,00	2.517	-545		2021
ŠKO-ENERGO s.r.o., Mladá Boleslav	CZK	24,1450	-	67,00	67,00	65.924	2.170		2021
Staymo S.A.S., Boulogne-Billancourt	EUR	-	-	51,00	51,00	-	-	4) 6)	2022
Trio Bilservice AB, Stockholm-Arlanda	SEK	11,0787	-	33,33	33,33	1.262	723		2021
Ventic LLC, Wilmington / DE	USD	1,0677	-	51,00	51,00	-	-	10)	2021
Volkswagen Financial Services Compañia Financiera S.A., Buenos Aires	ARS	188,7587	-	49,00	49,00	4.108.620	-14.929		2021
Volkswagen Losch Financial Services S.A., Howald	EUR	-	-	60,00	60,00	5.318	1.442		2021
Volkswagen Semler Finans Danmark A/S, Brøndby	DKK	7,4369	-	51,00	51,00	476.248	-55.455		2021
IV. ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN									
A. At Equity bewertete assoziierte Unternehmen									
1. Inland									
Autoport Emden GmbH, Emden	EUR	-	-	66,67	66,67	42	-73		2021
Bertrandt AG, Ehningen	EUR	-	-	29,10	29,10	338.737	10.069	3)	2021
IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin	EUR	-	50,00	-	50,00	192.300	32.600		2021
IONITY Holding GmbH & Co. KG, München	EUR	-	-	15,12	15,12	167.334	-60.921		2021
Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München	EUR	-	-	49,00	49,00	61.709	6.441		2021
sennder Technologies GmbH, Berlin	EUR	-	-	13,69	13,69	78.007	-9.061		2019
Telematics Solutions GmbH, Berlin	EUR	-	-	46,73	46,73	2	0		2020
2. Ausland									
Anhui Jianghuai Automobile Group Holdings Ltd., Hefei	CNY	7,3661	-	50,00	50,00	16.387.669	55.767		2021
Aspin Kemp & Associates Holding Corp., Montague / PE	CAD	1,4440	-	40,00	40,00	24.554	-3.164		2021
BITS DATA i Södertälje AB, Södertälje	SEK	11,0787	-	33,00	33,00	15.012	456		2021
Brose Sitech Sp. z o.o., Połkowice	PLN	4,6860	-	50,00	50,00	833.247	-28.621		2021
Bugatti Rimac d.o.o., Sveta Nedelja	HRK	7,5364	-	45,00	45,00	-	-	4)	2021
Gotion High-Tech Co., Ltd., Hefei	CNY	7,3661	-	26,47	26,47	19.374.401	76.926		2021
GT Gettaxi Ltd., Limassol	USD	1,0677	-	20,72	20,72	-316.645	-115.519	9)	2021
NorthVolt AB, Stockholm	SEK	11,0787	-	22,03	22,03	37.575.447	744.995		2021
QuantumScape Corporation, San Jose / CA	USD	1,0677	-	19,69	19,69	1.606.895	-45.977		2021
Rimac Group d.o.o., Sveta Nedelja	HRK	7,5364	-	20,63	20,63	918.715	1.125		2020
ScaValencia, S.A., Ribarroja del Turia	EUR	-	-	26,00	26,00	13.257	1.513		2021
Sinotruk (Hong Kong) Ltd., Hongkong	CNY	7,3661	-	25,00	25,00	42.768.087	4.709.462	9) 11)	2021
There Holding B.V., Rijswijk	EUR	-	-	29,74	29,74	1.089.600	-107.895	11)	2021
UZ Truck and Bus Motors, LLC, Samarkand	UZS	12.008,2250	-	32,89	32,89	303.075.240	23.148.518		2020
B. At Cost bewertete assoziierte Unternehmen									

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am Kapital in %	direkt	indirekt				
		31.12.2022							
1. Inland									
&Charge GmbH, Frankfurt am Main	EUR			21,65	21,65	-	-		2021
amplimind GmbH, Hallbergmoos	EUR			49,00	49,00	-	-	4) 6)	2022
bex technologies GmbH, Stuttgart	EUR			32,55	32,55	-	-	7)	2022
CyMotive Technologies GmbH, Wolfsburg	EUR			40,00	40,00	762	191		2021
DCSO Deutsche Cyber-Sicherheitsorganisation GmbH, Berlin	EUR		25,00	-	25,00	6.439	556		2021
Digital Mobility Leasing GmbH, Kassel	EUR			26,00	26,00	14.682	1.170		2021
Digitales Gründerzentrum der Region Ingolstadt GmbH, Ingolstadt	EUR			25,00	25,00	5.899	-599		2021
e.solutions GmbH, Ingolstadt	EUR			49,00	49,00	69.153	31.069		2021
Fahr- und Sicherheitstraining FuS GmbH, in Liquidation, Ingolstadt	EUR			27,45	27,45	78	679	2) 5)	2020
Fahrzeugteile Service-Zentrum Mellendorf GmbH, in Liquidation, Wedemark	EUR		26,00	23,70	49,70	-1.710	-483	2) 5)	2018
Fanzone Media GmbH, Berlin	EUR			4,99	4,99	618	-150	4)	2020
FC Bayern München AG, München	EUR			8,33	8,33	481.000	9.300	3)	2022
FC Ingolstadt 04 Fussball GmbH, Ingolstadt	EUR			19,94	19,94	20.241	-1.857	3)	2022
FDTech GmbH, Chemnitz	EUR			49,00	49,00	1.771	1.053		2021
GVZ Entwicklungsgesellschaft Wolfsburg mbH, Wolfsburg	EUR			30,81	30,81	4.657	141		2021
holotide GmbH, München	EUR			24,49	24,49	5.403	-2.257		2021
Hubject GmbH, Berlin	EUR			15,61	15,61	13.887	-438		2021
MOBIKO GmbH, München	EUR			39,40	39,40	-	-	7)	2022
Neocx GmbH, Dresden	EUR			50,00	50,00	1.175	152	4)	2021
Neocx Verwaltungsgesellschaft mbH, Grünwald	EUR			50,00	50,00	261	38		2021
New Horizon GmbH, Berlin	EUR			16,64	16,64	10.624	-5.482		2021
P2 eBike GmbH, Stuttgart	EUR			40,00	40,00	-	-	4) 7)	2022
PosernConnect GmbH, Sittensen	EUR			49,00	49,00	751	246		2021
Scantinel Photonics GmbH, Ulm	EUR			47,14	47,14	-	-		2021
The Business Romantic Society Verwaltungs GmbH, Berlin	EUR			5,14	5,14	898	-1.160		2021
Theater der Stadt Wolfsburg GmbH, Wolfsburg	EUR		25,40	-	25,40	124	-	3)	2021
Valtech Mobility GmbH, München	EUR			49,00	49,00	30.262	11.744		2021
Verimi GmbH, Berlin	EUR			44,96	44,96	9.640	-16.018		2021
XL2 GmbH, Heilbronn	EUR			49,00	49,00	-441	429		2021
2. Ausland									
24M Technologies, Inc., Cambridge / MA	USD	1,0677		28,20	28,20	160.840	-20.685	9)	2021
CAMS New Energy Technology Co. Ltd., Changchun	CNY	7,3661		30,00	30,00	618.494	-136.068		2021
Climatech Nation Ltd., Tel Aviv	ILS	3,7562		20,00	20,00	-	-	4)	2021
Corebon AB, Arlöv	SEK	11,0787		24,20	24,20	56.569	-58.027		2021
Credi2 GmbH, Wien	EUR			28,34	28,34	102	-4.231		2021
Cubic Telecom Ltd., Dublin	EUR			22,68	22,68	18.808	-5.935	9)	2021
CyMotive Technologies Ltd., Herzliya	USD	1,0677		40,00	40,00	5.055	2.867		2021
Drive.AI, Inc., in Liquidation, Mountain View / CA	USD	1,0677		9,02	9,02	20.039	-34.332	2) 5)	2018
Group14 Technologies, Inc., Wilmington / DE	USD	1,0677		3,52	3,52	-	-	7)	2022
HIF Global LLC, Houston / TX	USD	1,0677		11,65	11,65	-	-	7)	2022
Innokraft AB, Sundsvall	SEK	11,0787		46,00	46,00	4.483	-		2020
J.P. Morgan Mobility Payments Solutions S.A., Strassen	EUR			25,10	25,10	11.469	-8.323		2021
Magnum Power Products, LLC, Franklin / IN	USD	1,0677		30,00	30,00	31.185	-5		2021
Maudlin International Parts and Services of Palm Bay, LLC, Lisle / IL	USD	1,0677		49,00	49,00	139	-329		2021
Mobility Trader Spain S.L., Barcelona	EUR			100,00	100,00	-	-	4)	2020
Newstream Enterprises, LLC, Springfield / MO	USD	1,0677		49,00	49,00	6.769	3.208		2021
Parcelly Limited, London	GBP	0,8868		33,40	33,40	-	-	7)	2022
Roboyo Midco Limited, Stockholm	SEK	11,0787		15,83	15,83	26.292	3.981		2020
SeeReal Technologies S.A., Munsbach	EUR			10,76	10,76	5.080	-2.165		2021
Servicios Especiales de Ventas Automotrices, S.A. de C.V., Mexico City	MXN	20,8879		25,00	25,00	94.310	1.647		2021
Shanghai Juzhong Smart Mobility Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661		40,00	40,00	12.008	-13.442	15)	2020
SIB Solutions AB, Lund	SEK	11,0787		20,70	20,70	-	-	7)	2022
Smart Material Corp., Sarasota / FL	USD	1,0677		24,90	24,90	936	1		2021
Södertälje Science Park AB, Södertälje	SEK	11,0787		25,00	25,00	2.496	273		2021
Stellar Telecommunications S.A.S., Meudon	EUR			20,00	20,00	-37	-62	4)	2021
TAS Tvornica Automobila Sarajevo d.o.o., in Liquidation, Vogosca	BAM	1,9558	50,00	-	50,00	-22.441	-43	2) 5)	2015
TTTech Auto AG, Wien	EUR			27,07	27,07	64.231	-23.515		2021
V. BETEILIGUNGEN									
1. Inland									
1KOMMA5° GmbH, Hamburg	EUR			6,08	6,08	-	-	7)	2022
Allianz für die Region GmbH, Braunschweig	EUR			8,70	8,70	1.026	61		2021
Artificial Intelligence Network Ingolstadt GmbH, Ingolstadt	EUR			8,33	8,33	95	16		2021
Autosar GbR, München	EUR		11,11	-	11,11	753	753		2021
aware THE PLATFORM GmbH, Berlin	EUR			5,00	5,00	-44	-571		2021
Customcells Holding GmbH, Itzehoe	EUR			13,27	13,27	14.931	1.245		2021
Daato Technologies GmbH, Berlin	EUR			5,55	5,55	-	-	7)	2022
Denizen GmbH, Berlin	EUR			5,00	5,00	-	-	7)	2022
Deutsche Management Akademie Niedersachsen gGmbH, Celle	EUR		5,48	-	5,48	252	-200		2021
Deutsches Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz GmbH, Kaiserslautern	EUR			2,50	2,50	1.716	4.655		2020
e.ventures europe V GmbH & Co. KG, Hamburg	EUR			7,91	7,91	76.976	-16.952	14)	2021
e.ventures europe VI GmbH & Co. KG, Hamburg	EUR			3,33	3,33	79.494	-2.927	14)	2021
Earlybird DWES Fund VI GmbH & Co. KG, München	EUR			4,84	4,84	123.767	7.560		2021
Earlybird DWES Fund VII GmbH & Co. KG, München	EUR			2,14	2,14	79.020	-928		2021
etone Motion Analysis GmbH, Berlin	EUR			2,37	2,37	9.421	-19.160		2021
FFK Fahrzeugservice Förtsch GmbH Kronach, Kronach	EUR			30,00	30,00	1.559	176		2021
GKH - Gemeinschaftskraftwerk Hannover GmbH, Hannover	EUR			15,31	15,31	10.226	-	1)	2021
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG, Berlin	EUR			8,16	8,16	983	605		2021
Headline Europe VII GmbH & Co. KG, Berlin	EUR			3,33	3,33	-	-	7)	2022
HHW - Höchstleistungsrechner für Wissenschaft und Wirtschaft GmbH, Stuttgart	EUR			10,00	10,00	1.374	99		2021
Impact Labs GmbH, Hamburg	EUR			7,75	7,75	-	-	7)	2022
Internationale Schule Hannover Region GmbH, Hannover	EUR		10,92	-	10,92	4.631	281	3)	2021
MTC Marine Training Center Hamburg GmbH, Hamburg	EUR			24,83	24,83	428	54		2021
My Inner Health Club GmbH, Berlin	EUR			5,00	5,00	-	-	7)	2022
Niedersächsische Gesellschaft zur Endablagerung von Sonderabfall mbH, Hannover	EUR		10,00	-	10,00	11.337	2.623		2021
NitroBox GmbH, Hamburg	EUR			7,35	7,35	1.364	-325		2020
onGRID Sports Technology GmbH, Berlin	EUR			8,09	8,09	-	-	4) 7)	2022
Pakt Zukunft Heilbronn-Franken gGmbH, Heilbronn	EUR			20,00	20,00	65	-1		2021
PROSTEP AG, Darmstadt	EUR		9,96	-	9,96	12.865	1.247		2021
Roland Holding GmbH, München	EUR			22,83	22,83	3.720	-20		2021
RYDES GmbH, Berlin	EUR			14,79	14,79	-370	-386		2021
SGL Carbon SE, Wiesbaden	EUR		7,41	-	7,41	606.687	196.542	13)	2021
Sharpist GmbH, Berlin	EUR			3,70	3,70	-	-	7)	2022
Verwaltungsgesellschaft Wasseraifingen mbH, Aalen	EUR			50,00	50,00	14.436	17		2021
vialytics GmbH, Stuttgart	EUR			15,69	15,69	-	-	7)	2022
WORKERBASE GmbH, München	EUR			4,97	4,97	-	-	7)	2022
2. Ausland									
A.P.A.D. S.a.r.l., Aubière	EUR			18,87	18,87	1.446	285		2021
actnano Inc., Dover / DE	USD	1,0677		3,59	3,59	-	-		2021
Anagot Ltd., Tel Aviv	ILS	3,7562		7,23	7,23	18.189	-24.989		2021
Andalusian Energy LLC, Houston / TX	USD	1,0677		15,00	15,00	-	-		2020

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	am Kapital in %	direkt	indirekt				
Assocaaf S.p.A., Mailand	EUR			0,03	0,03	6.578	154		2021
Bcomp AG, Fribourg	CHF	0,9852		3,71	3,71	-	-	7)	2022
Beijing Achievers Management Consulting Co., Ltd., Peking	CNY	7,3661		8,40	8,40	-	-	7)	2022
Bumper International Ltd., London	GBP	0,8868		4,79	4,79	1.720	175		2021
Car IQ Inc., Oakland / CA	USD	1,0677		0,20	0,20	-	-	4) 7)	2022
CarPutty Inc., Wilmington / DE	USD	1,0677		10,08	10,08	-	-	7)	2022
China Intelligent and Connected Vehicles (Beijing) Research Institute Co., Ltd.,	CNY	7,3661		4,55	4,55	1.057.687	-141.931		2021
Combient AB, Stockholm	SEK	11,0787		4,65	4,65	44.970	12.625		2021
Connect IQ Labs, Inc., Redwood City / CA	USD	1,0677		4,90	4,90	5.882	-5.315		2021
Consorzio Distribuzione Ricambi Toscana S.C.R.L., Calenzano	EUR			3,22	3,22	351	7		2021
Consorzio Nazionale Imballaggi in Breve Conai, Rom	EUR			-	-	25.272	5.551		2021
Cresta Intelligence Inc., Wilmington / DE	USD	1,0677		0,79	0,79	98.230	-21.041		2021
D.O.C. Ricambi Originali Brescia-Bergamo S.c.r.l., Rovato	EUR			2,92	2,92	229	8		2021
DSP Concepts, Inc., Dover / DE	USD	1,0677		4,17	4,17	32.900	-11.800		2021
e.ventures US V, L.P., San Francisco / CA	USD	1,0677		3,99	3,99	593.081	349.713	14)	2021
Enersize OY, Helsinki	EUR			2,75	2,75	2.459	-2.387		2021
Eve One L.P., George Town	USD	1,0677		4,64	4,64	208.051	-4.894	14)	2020
Fontinalis Capital Partners III, L.P., Detroit / MI	USD	1,0677		9,64	9,64	57.235	22.895	14)	2021
Forge Nano, Inc., Thornton / CO	USD	1,0677		11,28	11,28	17.034	-5.566		2021
Griip Automotive Engineering Ltd., Petach Tikva	ILS	3,7562		4,79	4,79	-	-	7)	2022
Grove Ventures II L.P., Grand Cayman	USD	1,0677		2,50	2,50	67.304	-2.497	14)	2021
Grove Ventures III L.P., Grand Cayman	USD	1,0677		1,63	1,63	-	-	7)	2022
Grove Ventures L.P., Grand Cayman	USD	1,0677		9,09	9,09	247.785	-2.379	14)	2021
H2GS AB, Stockholm	SEK	11,0787		2,02	2,02	73.133	-154.988		2021
Hangzhou Wanxiang Culture Technology Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,3661		3,30	3,30	-	-		2021
Intamsys Technology Co., Ltd., Dongguan	CNY	7,3661		2,77	2,77	27.122	-17.332		2021
KIC InnoEnergy S.E., Eindhoven	EUR			3,45	3,45	202.144	104.069	9)	2021
LAKA Ltd., London	GBP	0,8868		1,19	1,19	-	-	7)	2022
Maghreb Truck Industry S.p.A., Sidi M'Hamed	DZD	146,4838		10,00	10,00	131.822	2.337		2021
Magma Growth Equity I L.P., Grand Cayman	USD	1,0677		11,33	11,33	49.683	-627	14)	2021
Motorbranschens Bärningstjänst i Malmö AB, Malmö	SEK	11,0787		14,67	14,67	10.927	1.177		2020
NOVA S.p.A. Consortile, Villafranca di Verona	EUR			5,16	5,16	1.175	50		2021
Nozomi Networks, Inc., San Francisco / CA	USD	1,0677		0,73	0,73	58.430	-29.400		2021
OneH2, Inc., Hickory / NC	USD	1,0677		5,13	5,13	59.194	1.197		2021
Österreichische Shredder - Altautoentsorgungs- und Entwicklungs GmbH, Lambach	EUR			14,29	14,29	81	3		2021
Österreichische Shredder - Altautoentsorgungs- und Entwicklungs-GmbH & Co KG, Lambach	EUR			14,29	14,29	93	0		2021
PLA.NET S.c.r.l., Rimini	EUR			6,34	6,34	90	2		2021
Playbook Technologies Inc., New York / NY	USD	1,0677		6,04	6,04	734	-5.235		2021
RS Holdings, Inc., Wilmington / DE	USD	1,0677		4,42	4,42	7.377	-2.407		2021
RSE Markets, Inc., Dover / DE	USD	1,0677		4,61	4,61	31.865	-12.517		2021
RunBuggy OMI, Inc., Newark / DE	USD	1,0677		3,14	3,14	-	-	7)	2022
Servizi Ricambi Originali S.c.r.l., Trento	EUR			7,99	7,99	169	6		2021
Shenzhen Haylion Technologies Co. Ltd., Shenzhen	CNY	7,3661		2,00	2,00	86.216	525		2021
Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications SCRL, La Hulpe	EUR			0,01	0,01	616.152	52.234	9) 11)	2021
SOVAC Production S.P.A., Algier	DZD	146,4838	5,00	-	5,00	21.437.316	16.082.310		2018
StretchMe Sp. z o.o., Krakau	GBP	0,8868		9,00	9,00	-	-	7)	2022
Tactile Mobility Ltd., Haifa	USD	1,0677		11,14	11,14	26.702	-6.034		2021
The Embassies of Good Living AG, Zürich	CHF	0,9852		7,15	7,15	445	-970		2021
TriEye Ltd., Tel Aviv	ILS	3,7562		3,45	3,45	-38.973	-60.150		2021
TuSimple Holdings Inc., San Diego / CA	USD	1,0677		7,41	7,41	1.326.978	732.673		2021
Urgent.ly Inc., Vienna / VA	USD	1,0677		5,49	5,49	-41	-56		2021
Valence Security Inc., Wilmington / DE	USD	1,0677		3,66	3,66	-	-	7)	2022
Via Transportation, Inc., New York / NY	USD	1,0677		0,03	0,03	-	-		2020
Wayke Holding AB, Stockholm	SEK	11,0787		0,25	0,25	45.289	-15.637		2020
Wayray AG, Zürich	USD	1,0677		7,90	7,90	46.032	-13.089		2020
Westly Capital Partners Fund III, L.P., Menlo Park / CA	USD	1,0677		8,39	8,39	263.821	155.555		2021
Westly Capital Partners Fund IV, L.P., Menlo Park / CA	USD	1,0677		3,30	3,30	36.929	-4.473	4)	2021
Xuanlin (Shanghai) Information Technology Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,3661		6,00	6,00	-	-		2020
Zededa, Inc., San Jose / CA	USD	1,0677		2,34	2,34	-	-	7)	2022
Zync Inc., San Francisco / CA	USD	1,0677		5,00	5,00	-784	-790		2020

- 1) Ergebnisabführungsvertrag
- 2) in Liquidation
- 3) Abweichendes Geschäftsjahr
- 4) Rumpfgeschäftsjahr
- 5) zurzeit keine Geschäftstätigkeit
- 6) Neugründung/ Abspaltung
- 7) Neuenwerb
- 8) Geschäftstätigkeit 2022 aufgenommen
- 9) Konsolidierter Abschluss
- 10) Werte sind im konsolidierten Abschluss der Muttergesellschaft enthalten
- 11) Zahlen gemäß IFRS
- 12) Ergebnisabführungsvertrag ab 2022
- 13) Sachverhalt iSd §1 UmwG
- 14) Strukturiertes Unternehmen gemäß IFRS 10 und 12
- 15) Liquidationsbeschluss gefasst
- 16) Joint Operation gemäß IFRS 11
- 17) Das Mutterunternehmen ist unbeschränkt haftender Gesellschafter

Herausgeber:

Volkswagen Aktiengesellschaft

Konzernfinanzpublizität

Brieffach 1848

38436 Wolfsburg

Telefon (05361) 9-0

Telefax (05361) 9-28282

ISSN 358.809.617.00

Ziele und Strategien

Mit der Konzernstrategie NEW AUTO – Mobility for generations to come bereiten wir uns auf die globalen Veränderungen der Mobilität vor und treiben damit die Transformation von Volkswagen in ein softwareorientiertes Unternehmen maßgeblich voran.

Vor dem Hintergrund des sich rasant verändernden Umfelds und den daraus resultierenden Herausforderungen hat der Konzernvorstand im Mai 2021 mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Konzernstrategie NEW AUTO – Mobility for generations to come mit dem Fokus auf die Mobilitätswelt im Jahr 2030 beschlossen.

Die Transformation der Automobilindustrie hin zu Elektromobilität und Digitalisierung schreitet mit der technologischen Weiterentwicklung rasant voran. Demnach erwarten wir, dass der Markt für Elektrofahrzeuge in den nächsten Jahren stark wachsen wird, weshalb die kosteneffiziente und nachhaltige Produktion von Batteriesystemen und der Ausbau der Ladeinfrastruktur erfolgsentscheidend sein werden.

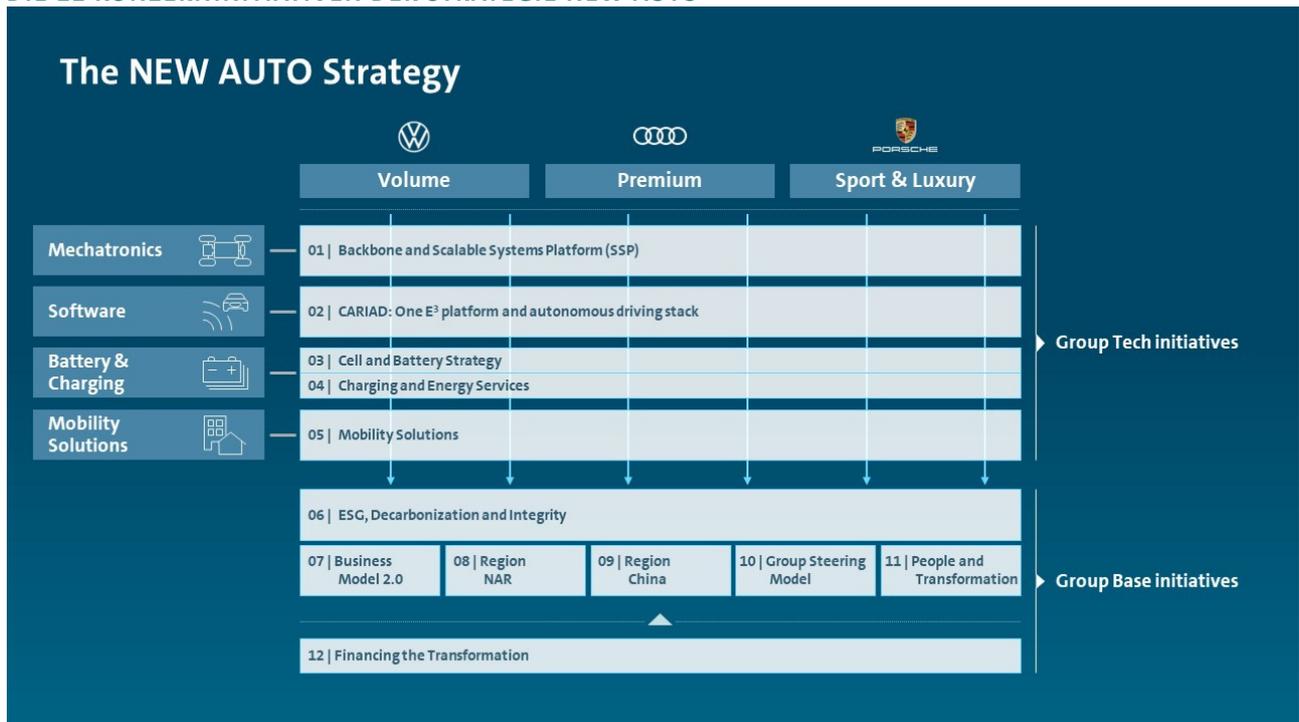
Weitreichendere Veränderungen für die Automobilindustrie wird jedoch der Übergang zu vernetzten, intelligenten und schließlich auch autonom fahrenden Fahrzeugen mit sich bringen. Das autonome Fahren wird das Mobilitätserlebnis der Kunden nachhaltig verändern und darüber hinaus den Weg für neue Geschäftsmodelle ebnen. Dabei werden sich die Einnahmequellen schrittweise verschieben und über das Kernprodukt Automobil hinaus erweitern. Voraussetzung hierfür ist der Ausbau von Entwicklungsfähigkeiten im Bereich Software, um die Kunden mit stetig verbesserten digitalen Funktionen begeistern zu können.

Gleichermaßen wie die technologischen Trends stellen zunehmend auch weltwirtschaftliche und geopolitische Rahmenbedingungen erhöhte Herausforderungen an die Automobilindustrie, beispielsweise der wirtschaftliche Einfluss der größten Mobilitätsmärkte China, USA und Europa sowie deren divergierende Entwicklung.

Nachhaltigkeit wird weiterhin ein Leitmotiv für das wirtschaftliche Handeln sein und wird weiter an Relevanz gewinnen. Treiber hierfür sind die zunehmend wahrnehmbaren Folgen des Klimawandels, das geschärfte Kundenbewusstsein hin zu einer nachhaltigen Lebensweise und nicht zuletzt Rahmenbedingungen wie das Pariser Klimaschutzabkommen. Auf unserem Weg vom Automobilhersteller zum Mobilitätskonzern ordnen wir mit NEW AUTO unsere Prioritäten neu und stellen uns zukunftsgerichtet auf. Dabei behalten wir unser Ziel, ein weltweit führender Anbieter nachhaltiger Mobilität zu sein, fest im Blick und richten den Konzern fokussierter, effizienter, innovativer, kundennäher, nachhaltiger und konsequent auf profitables Wachstum aus.

Hierfür haben wir über die Markengruppen hinweg zwölf Konzerninitiativen festgelegt, mit denen wir die zur Umsetzung der Strategie notwendigen Kompetenzen weiterentwickeln wollen. Im Fokus stehen die zentralen Querschnittsthemen unserer Technologieplattformen: Mechatronics, Software, Battery & Charging sowie Mobility Solutions, aus denen sich die im Folgenden beschriebenen fünf Tech-Initiativen ableiten. Des Weiteren bilden sieben Basisinitiativen die Grundlage der strategischen Neuausrichtung des

DIE 12 KONZERNINITIATIVEN DER STRATEGIE NEW AUTO



Volkswagen Konzerns. Hierzu zählen: „ESG, Decarbonization & Integrity“, „Business Model 2.0“, die Regionen „Nordamerika (NAR)“ und „China“, „Group Steering Model“, „People & Transformation“ sowie „Financing the Transformation“.

Um den Fortschritt der jeweiligen Konzerninitiativen unserer Strategie für das Management und die Mitarbeiter möglichst transparent zu gestalten, hat der Konzernvorstand entschieden, die strategischen Ziele und Meilensteine mittels der OKR-Methode (Objectives and Key Results) zu strukturieren und regelmäßig zu messen. Dementsprechend werden für alle Konzerninitiativen erreichbare 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 sind. Der Erreichungsgrad wird dreimal jährlich mit dem Vorstand diskutiert. So werden die Relevanz der Initiativen, deren Ziele und Meilensteine sowie Projekte und Arbeitspakete regelmäßig auf Konzernebene überprüft, ihre Ausrichtung fortlaufend kontrolliert und wenn nötig adjustiert oder in den Regelbetrieb überführt.

Über im Geschäftsjahr wesentliche erreichte strategische Ziele und Zwischenergebnisse der im Folgenden beschriebenen und aktuell gültigen Konzerninitiativen der Strategie berichten wir in den Kapiteln „Steuerung und Kennzahlen“, „Struktur und Geschäftstätigkeit“ und „Nachhaltige Wertsteigerung“.

MECHATRONICS – BACKBONE AND SCALABLE SYSTEMS PLATFORM

Eine zukunftsorientierte Mechatronikplattform soll das Rückgrat für Innovationen, Technologien und die nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit bei Volkswagen bilden. Mit der Scalable Systems Platform (SSP) entsteht die nächste Generation einer rein elektrischen, vollen digitalen und hochskalierbaren Mechatronikplattform auf Basis einer einheitlichen Software Architektur. Über alle Marken hinweg will der Volkswagen Konzern seinen Kunden mit dieser einheitlichen und vom Kleinstwagen bis zur Oberklasse skalierbaren Plattform innovative Funktionalitäten und Technologien in den Fahrzeugen schnell und effizient zur Verfügung stellen. Durch Reduzierung der Komplexität und Variantenvielfalt soll die SSP mit geringerem Investitionsbedarf maximale Synergien sowie schnelle und regelmäßige Technologie-Updates ermöglichen und dabei die für die einzelnen Marken erforderliche Produktdifferenzierung im Konzernportfolio gewährleisten.

SOFTWARE – CARIAD: ONE E³ PLATFORM AND AUTONOMOUS DRIVING (AD) STACK

Mit dem konzerneigenen Software- und Technologieunternehmen CARIAD soll die technische Grundlage für datenbasierte Geschäftsmodelle, neue Mobilitätsdienste und automatisiertes Fahren (Level 4) geschaffen und markenübergreifend Synergieeffekte gehoben werden. Dabei streben wir an, den Anteil der selbstentwickelten Software im Fahrzeug zu erhöhen.

CARIAD arbeitet bereits gemeinsam mit den Marken Porsche und Audi an der Einführung der neuen Plattform E³ 1.2. Sie optimiert die Abstimmung von Hardware auf die Fahrzeugsoftware von CARIAD. Das erleichtert das Aufspielen von Over-the-Air-Updates und dient als zentraler Hebel für die Einführung neuer Dienste auch nach dem Produktionsstart der Fahrzeuge.

Langfristig soll die bereits in der Entwicklung stehende einheitliche Software-Architektur E³ mit der Softwareplattform VW.OS und der Volkswagen Automotive Cloud die Grundlage für ein komplettes digitales Ökosystem bilden, welches den Kunden eine Vielzahl softwarebasierter Services über den gesamten Produkt-Lebenszyklus anbietet. Ziel ist es, dass jede benötigte oder nachgefragte Funktion und jeder Service jederzeit für den Nutzer in unterschiedlichen Märkten individuell zugeschnitten und abrufbar zur Verfügung steht. Damit erschließen wir uns auch neue Ertragsquellen.

Anwendungen im Bereich des automatisierten Fahrens auf unterschiedlichen Leistungsebenen (bis Level 4) sollen schrittweise in den neuen Fahrzeugmodellen der Konzernmarken eingeführt werden.

BATTERY & CHARGING – CELL AND BATTERY STRATEGY

Ein wichtiger Kostenfaktor bei Elektrofahrzeugen ist die Schlüsselkomponente Batterie. Neben dem Preis entscheiden auch Reichweite und Ladegeschwindigkeit über Attraktivität und Markterfolg der E-Mobilität. Wir müssen uns zu einem profitablen Experten entlang des gesamten Batterie-Lebenszyklus entwickeln, um unser Ziel zu erreichen, ein weltweit führender Anbieter nachhaltiger Mobilität zu werden. Dazu bündelt die Tech-Initiative „Cell and Battery Strategy“ konzernweites Know-how und treibt den Transformationsprozess zusammen mit unseren strategischen Partnern voran. Dies umfasst unter anderem das Batteriemangement, die Zellproduktion und das Recycling. Unser Ziel ist es, die Batteriezelltechnologie – auch zusammen mit Partnern – zu einer Kernkompetenz im Konzern auszubauen. Im Mittelpunkt wird hierbei die neue „Unified Cell“, eine Einheitszelle, stehen. Sie kann unterschiedliche Zellchemien enthalten und soll bis 2030 in bis zu 80% der Konzernmodelle zum Einsatz kommen. Die dadurch entstehenden hohen Skaleneffekte sollen die Kosten um bis zu 50% senken und uns eine führende Kostenposition sichern. Um den hohen Bedarf an Batteriezellen zu decken, plant Volkswagen allein in Europa sechs Gigafabriken mit einer Produktionskapazität von insgesamt 240 GWh zu errichten.

BATTERY & CHARGING – CHARGING AND ENERGY SERVICES

Laden, Energie und eine nachhaltige Energieversorgungsinfrastruktur für vollelektrische Fahrzeuge sind wesentliche Voraussetzungen für eine beschleunigte Transformation zu einer batterieelektrischen Zukunftsmobilität. Daher streben wir an, zukünftig auch ein ganzheitlicher Lade- und Energieservice-dienstleister zu sein und investieren intensiv in den weltweiten Aufbau eines offenen Schnellladenetzes. Bis 2025 sind gemeinsam mit Partnern rund 45.000 High Power Charging-Punkte (HPC) in Europa, China und den USA geplant. Die Produktpalette umfasst zudem die gesamte Bandbreite der Ladelösungen für Privatkunden und Unternehmen. Neben der eigenen Wallbox und der flexiblen Schnellladesäule rücken besonders vertragsbasierte Ladedienste und smarte Ökostrom-Tarife in den Mittelpunkt. Ladevorgänge finden dann so statt, dass gezielt erneuerbare Energien geladen und Stromnetze entlastet werden. Im nächsten Schritt will Volkswagen das E-Auto als mobile Powerbank entwickeln und dazu beitragen, dass Elektroautos als Speicher künftig ein aktiver Teil des Energiesystems sein werden. Volkswagen will seinen Kunden so die Teilnahme an einem der führenden Smart-Charging- und Energie-Ökosysteme für dekarbonisierte Mobilität ermöglichen.

MOBILITY SOLUTIONS

Gemäß dem Leitspruch „Mobility for generations to come“ entwickelt der Volkswagen Konzern, unter Berücksichtigung globaler Trends und sich verändernder Kundenbedürfnisse, die Mobilitätslösungen der Zukunft. In den kommenden Jahren will der Konzern alle Mobilitätsangebote seiner Marken auf einer Mobilitätsplattform bündeln. Hierbei soll das autonome Fahren im Zusammenspiel mit neuen Mobilitätskonzepten den Wandel für Volkswagen zu einem führenden Anbieter nachhaltiger Mobilität kennzeichnen. Eine Fahrzeugflotte, die alle unterschiedlichen Services von Autovermietung, Auto-Abonnement bis hin zu Ridepooling abdeckt, soll hohe Verfügbarkeit, Auslastung und Rentabilität sicherstellen. Mit diesen Konzepten wollen wir Marktanteile erobern sowie langfristig wettbewerbsfähige und attraktive Margen generieren.

ESG, DECARBONIZATION AND INTEGRITY

Environmental, Social, Governance (ESG) beschreiben die Grundprinzipien nachhaltigen Wirtschaftens. Stakeholder des Konzerns (zum Beispiel Investoren, Beschäftigte, Kunden und NGOs) haben hohe Erwartungen an die ESG-Leistung des Unternehmens, unter anderem in Themenfeldern wie Dekarbonisierung und Integrität, aber auch an das Verhalten als Arbeitgeber und als Teil der Gesellschaft. Die ESG-Leistung beeinflusst deshalb direkt die Marktkapitalisierung, Kapitalkosten und Investitionstätigkeit des Konzerns. Bei Nachhaltigkeitsratings streben wir eine Top-Platzierung im Verhältnis zu unseren Wettbewerbern an. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und richten unsere eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen zu sein. Außerdem haben wir uns zum Ziel gesetzt, eine CO₂-Reduktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus von 30% in 2030 im Vergleich zu 2018 zu erreichen. Hierbei suchen wir nach Optionen, um den Anteil an kreislauffähigen Materialien in unseren Fahrzeugen zu erhöhen. Zudem möchten wir Benchmark für ethisch handelnde Unternehmen werden. Volkswagen sieht sich als ein Arbeitgeber, der die Chancengleichheit fördert (equal opportunity employer). Das Unternehmensmanagement soll daher bis 2025 mindestens zu einem Fünftel aus Frauen und mindestens zu einem Viertel aus internationalen Managern bestehen.

BUSINESS MODEL 2.0

In der Basisinitiative „Business Model 2.0“ wird ein konzernweites Portfolio an Diensten entwickelt, das die Schaffung eines nahtlosen und innovativen Produkterlebnisses verfolgt, um Marken, Kunden, Händler, unsere Partner sowie ganze Märkte miteinander zu verbinden. Die dafür benötigte Schlüsseltechnologie soll bis 2030 in einem Großteil der plattformbasierten Fahrzeuge integriert sein. Über vernetzte Fahrzeuge sollen die Marken des Konzerns zukünftig in der Lage sein, mit den Kunden über den gesamten Fahrzeuglebenszyklus hinweg in Kontakt zu bleiben und somit Dienste und Funktionen anzubieten, die auf deren individuelle Bedürfnisse eingehen. So kann ein wettbewerbsfähiges, datengetriebenes Serviceportfolio aufgebaut werden, das unsere führende Position im automobilen Umfeld auch zukünftig erhalten soll.

REGION NORDAMERIKA (NAR)

Nordamerika und hier insbesondere die USA, ist für den Volkswagen Konzern die Region mit dem größten Wachstumspotenzial, vor allem mit Blick auf die E-Mobilität. Bis 2030 soll Nordamerika zur dritten Kernregion neben Europa und China werden. Unser Ziel ist es, dort bis dahin den Gesamtmarktanteil des Volkswagen Konzerns sehr stark zu steigern.

Wir streben an, uns mit starken Marken in der Region weiter zu entwickeln und uns mit marktspezifischen Produkten zukunftsgerichtet aufzustellen.

Zudem wollen wir überproportional am Wachstum zunehmend elektrifizierter Märkte in den USA und Kanada partizipieren, hierzu unser konzernweites Angebot an vollelektrischen Modellen massiv ausbauen und um speziell für diese Märkte entwickelte Modelle erweitern. So soll der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge an unseren Verkäufen in den USA und Kanada bis 2030 auf 55 % steigen.

Zusätzlich wollen wir das Synergiepotenzial in der Region maximieren und deutlich mehr Know-how, industrielle Kapazitäten und vertikale Wertschöpfung in der Region Nordamerika aufbauen.

REGION CHINA

Für den Volkswagen Konzern ist China als größter Einzelmarkt, für den wir in der Zukunft weiteres Wachstum erwarten, von hoher strategischer Bedeutung. Alle wichtigen Maßnahmen werden daher in dieser strategischen Basisinitiative gebündelt, um die Erfolgsgeschichte von Volkswagen in China fortzuschreiben. Hierzu zählt ein umfassendes Maßnahmenprogramm mit Fokus auf Kosten, langfristig technologische Wettbewerbsfähigkeit, lokalisierte und auf den Markt zugeschnittene Entwicklungsaktivitäten sowie die Vertiefung unserer bestehenden Partnerschaften.

Unser Ziel ist es, hohe Marktanteile im Elektrofahrzeugsegment zu erreichen und uns als ein führender Anbieter zu etablieren. Bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor wollen wir unsere Marktanteile sichern, da diese auch zukünftig mit hoher Stückzahl einen entsprechenden Profitbeitrag leisten. Damit forcieren wir weiterhin unsere konzernweite Lokalisierungsstrategie in China, um unseren chinesischen Kunden maßgeschneiderte Produkte anzubieten – nicht nur unter Verwendung globaler, sondern verstärkt lokal entwickelter Plattformtechnologien (Hardware und Software). So möchten wir uns im neuen Intelligent Connected Vehicle (ICV) Segment dem stetig wachsenden Wettbewerb entgegenstellen.

GROUP STEERING MODEL

Um die Ziele der Konzernstrategie zu erreichen und somit den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns zu sichern, nehmen wir eine weitreichende Optimierung unseres Konzernsteuerungsmodells vor. Es ist essenziell, dass Mechanismen zur schnellen Entscheidungsfindung, zur Entwicklung und Anwendung von Plattformtechnologien sowie zur Hebung von Synergien auf konstant hohem Level etabliert und permanent weiterentwickelt werden. Das aktualisierte Konzernsteuerungsmodell stellt die Markengruppen und die Technologieplattformen in den Vordergrund, um letztgenannte unter Berücksichtigung von Synergien über das gesamte Konzernproduktportfolio zu skalieren. Auf dieser Logik baut ein neuer effizienz-optimierter Strategie- und Produktplanungsprozess auf. Das Maßnahmenpaket dieser Initiative schärft die Abgrenzung von Rollen und Verantwortlichkeiten im Konzern und steigert diesbezüglich die Transparenz nach innen und außen. Zudem fördert es das Unternehmertum der eigenständigen Einheiten und Marken und stärkt gleichzeitig die Zusammenarbeit im gesamten Konzern.

PEOPLE & TRANSFORMATION

Mit dem Wandel zu einem globalen Tech-Unternehmen wird der Volkswagen Konzern die größte Personaltransformation seiner Geschichte bestreiten. Um auch in Zukunft die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns sichern zu können, müssen wir die besten Talente gewinnen und die bereits Beschäftigten bei Bedarf mit umfangreichen Qualifizierungsmaßnahmen unterstützen. Dabei streben wir eine langfristige Bindung der Mitarbeiter an. Hierbei ist es elementar, auf die sich verändernden Bedürfnisse der Mitarbeiter einzugehen und ein hervorragendes Mitarbeitererlebnis zu bieten. Um die ambitionierten Ziele unseres Konzerns zu erreichen, müssen wir darüber hinaus ein Umfeld für leistungsfähige Teams schaffen und fördern, welches in einer starken, nachhaltigen und sozialverantwortlichen Unternehmenskultur mündet, die das Zusammengehörigkeitsgefühl und die Loyalität zum Unternehmen unterstützt. Ein weiterer Schwerpunkt liegt darauf, das Unternehmen in Übereinstimmung mit der Gesellschaft und der Umwelt auszurichten.

FINANCING THE TRANSFORMATION

Die durch Digitalisierung und Elektrifizierung getriebene Transformation erfordert umfassende Investitionen. Um diesen Finanzierungsbedarf zu decken, beabsichtigt die Basisinitiative „Financing the Transformation“ noch mehr konzernweite Synergien über alle Funktionsbereiche entlang der Wertschöpfungskette mit dem Fokus auf Kosten und Effizienz zu heben. So hat sich der Konzern zum Ziel gesetzt, nachhaltig seine Fixkostenstruktur, die Produktivität der Werke, die Kosten der Beschaffung, die Vertriebskosten und das Working-Capital Management zu optimieren.

STRATEGISCHE FINANZKENNZAHLEN¹

	2015	Ziel 2025
Operative Umsatzrendite ²	6,0%	8 bis 9%
Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) im Konzernbereich Automobile	7,4%	~6%
Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile	6,9%	~5%
Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile	8.887 Mio. €	>10 Mrd. €
Ausschüttungsquote	negativ	≥ 30%
	24.522 Mio. €,	~10% der
Nettoliiquidität im Konzernbereich Automobile	11,5%	Umsatzerlöse
Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile	-0,2%	des Konzerns
		>15%

1 Die inhaltliche Ausgestaltung der strategischen finanziellen Kennzahlen befindet sich zurzeit in Überarbeitung.

2 2015 vor Sondereinflüssen.

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 bedeutendsten 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, Abweichungsanalysen und, wenn erforderlich, Maßnahmenpläne zur Sicherstellung der budgetierten Ziele wichtige Instrumente der Steuerung. Für das laufende Geschäftsjahr werden monatlich revolvierend detaillierte Vorausschätzungen für die jeweils kommenden drei Monate und für das Gesamtjahr durchgeführt. Darin werden die aktuellen Risiken und Chancen berücksichtigt. Die Anpassung der laufenden Aktivitäten steht also im Mittelpunkt der unterjährigen Steuerung. Die aktuelle Vorausschätzung wird zum Korrektiv für die folgende Mittelfrist- und Budgetplanung.

SPITZENKENNZAHLEN DER KONZERNSTEUERUNG

Unserem Steuerungsprozess folgend hat der Volkswagen Konzern neun Spitzenkennzahlen definiert:

- > Auslieferungen an Kunden
- > Umsatzerlöse
- > Operatives Ergebnis
- > Operative Umsatzrendite
- > Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) im Konzernbereich Automobile
- > Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile
- > Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile
- > Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile
- > Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile

Die Auslieferungen an Kunden sind definiert als Übergaben von Neufahrzeugen an Endkunden. Sie spiegeln die Beliebtheit unserer Produkte wider und sind die relevante Größe, anhand derer wir unsere Wettbewerbsposition auf den verschiedenen Märkten ermitteln. Die Auslieferungen sind eng verbunden mit unserem Ziel, den Volkswagen Konzern zu einem weltweit führenden, softwareorientierten Mobilitätsanbieter zu transformieren. Ein starkes Markenportfolio, das – basierend auf einer herausragenden Qualität – mit sicheren, vernetzten, ressourcenschonenden und somit weitgehend emissionsfreien Fahrzeugen passgenaue Mobilitätslösungen bietet und so die vielfältigen Bedürfnisse der Kunden erfüllt, ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für den langfristigen Unternehmenserfolg. Die Nachfrage nach unseren Produkten und Mobilitätsdienstleistungen sichert Absatz und Produktion und damit die Auslastung unserer Standorte und die Beschäftigung unserer Mitarbeiter. Die angestrebten Ziele lassen sich nur auf Basis gemeinsam getragener Werte mit kompetenten, flexiblen und engagierten Mitarbeitern erreichen.

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 Forschungs- und Entwicklungskostenquote (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. Zur Absicherung der Geschäftstätigkeit haben wir das strategische Ziel formuliert, dass die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile rund 10% der Umsatzerlöse des Konzerns beträgt.

Mit der Kapitalrendite (RoI) ermitteln wir die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens im Konzernbereich Automobile unter anteiliger Einbeziehung der At Equity konsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, indem wir das Operative Ergebnis nach Steuern ins Verhältnis zum durchschnittlichen investierten Vermögen setzen. Übersteigt die Kapitalrendite (RoI) den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, wird eine Wertsteigerung für das Unternehmen erzielt. So messen wir den finanziellen Erfolg unserer Marken, Standorte und Fahrzeugprojekte.

Zur Erreichung unserer strategischen Ziele verfolgen wir die Basisinitiative „Financing the Transformation“. Im Geschäftsjahr 2022 haben wir unsere Aktivitäten weiter intensiviert und die Konzentration auf die Optimierung des Working Capital Managements gelegt.

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 2022.

RECHTLICHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR IN GRUNDZÜGEN

Die Volkswagen AG ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns. Einerseits entwickelt sie Fahrzeuge und Komponenten für die Konzernmarken, andererseits produziert und vertreibt sie 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 Bank GmbH 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.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar und 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 verselbstständigt.

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. Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit ist die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren und Fahrzeugsoftware, 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, 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. 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 Fahrzeugleasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagement und Mobilitätsangebote.

Mit seinen Marken ist der Volkswagen Konzern auf allen relevanten Märkten der Welt vertreten. Zu den wesentlichen Märkten gehören derzeit die Region Westeuropa sowie die Länder China, USA, Brasilien, Polen, Mexiko, die Türkei und Tschechien.

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.

Dementsprechend waren die Aufgaben ab 1. Januar 2022 auf elf Vorstandsressorts aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“, zu dem unter anderem die Markengruppe „Volumen“ gehörte, waren die weiteren Geschäftsbereiche: „Einkauf“, „Technik“, „Finanzen“, „Personal und Truck & Bus“, „Integrität und Recht“, „Premium“, „Sport & Luxury“, „IT“, „China“ sowie „Volkswagen Pkw“. Mit Wirkung zum 1. Februar 2022 wurde ein weiterer Geschäftsbereich „Konzernvertrieb“ geschaffen.

Zum 1. September 2022 entwickelte der Volkswagen Konzern seine Konzernsteuerung weiter. Der Vorstand wurde verschlankt und erhielt in diesem Zug einen neuen Aufgabenzuschnitt: Die Geschäftsbereiche „Einkauf“ und „Konzernvertrieb“ wurden aufgelöst. Ferner wurde der Geschäftsbereich „Volkswagen Pkw“ in „Volumen“ umbenannt. Seitdem sind die Aufgaben auf zehn Vorstandsressorts aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“ sind die weiteren Geschäftsbereiche: „Technik“, „Finanzen“, „Personal und Truck & Bus“, „Integrität und Recht“, „Volumen“, „Premium“, „Sport & Luxury“, „IT“ sowie „China“. Dabei wird der Geschäftsbereich „Sport & Luxury“ vom Vorsitzenden des Vorstands in Personalunion geführt.

Den Vorstandsressorts schließt sich direkt die erweiterte Konzernleitung an, die die Funktionen „Konzernvertrieb“, „Konzernproduktion“, „Beschaffung“ und „Technikarchitektur“ umfasst.

Die Aufgabenverteilung des Vorstands beruht auf der vom Aufsichtsrat beschlossenen Geschäftsverteilung, die die Veränderungen in der Unternehmensleitung innerhalb des Berichtsjahres berücksichtigt. Ihre Struktur trägt dazu bei, 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 befassen sich zudem Vorstandsausschüsse mit wesentlichen strategischen Fragestellungen zu Produkten, Technologien, Investitionen, zur Digitalen Transformation, zu Integrität und Compliance, zum Risikomanagement sowie zu Personal und zu Führungsfragen. Die Ausschüsse überarbeiten und optimieren wir stetig, um zu überprüfen, ob sie weiterhin im Einklang mit unserer Unternehmensstrategie 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.

Die im Rahmen der Basisinitiative „Group Steering Model“ aus der Konzernstrategie NEW AUTO aufgebaute Matrix aus Markengruppen und Technologieplattformen wurde im Berichtsjahr in beiden Dimensionen weiterentwickelt. Hierbei wurden sowohl die Stärkung der Markengruppen als auch der Aufbau neuer Einheiten für wesentliche Technologiethemata der Zukunft innerhalb unserer strategischen Technologieplattformen umgesetzt. Auf dieser Basis wird das Konzernsteuerungsmodell auch künftig weiter verfeinert werden.

Die Markengruppe Volumen umfasst die Marken Volkswagen Pkw, ŠKODA, SEAT/CUPRA und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Die Markengruppe Premium beinhaltet die Marken Audi, Lamborghini, Bentley und Ducati. Die Markengruppe Sport & Luxury besteht aus der Marke Porsche. Die der Marke zugrunde liegende Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist seit Ende September 2022 an der Börse notiert. In der Markengruppe Truck & Bus fungiert die TRATON SE als Dach für die Nutzfahrzeugmarken Scania, MAN, Volkswagen Truck & Bus und Navistar. Die TRATON SE ist ebenfalls an der Börse notiert.

Neben der Stärkung der Markengruppen wurden im Berichtsjahr auch aufseiten der Technologieplattformen Software, Battery & Charging sowie Mobility Solutions wesentliche Fortschritte durch die Neuausrichtung und den Aufbau neuer Einheiten verzeichnet. Die Softwaretochter CARIAD wurde weiter ausgebaut, unter anderem mit einer eigenen Tochtergesellschaft in China.

Zudem wurde im Berichtsjahr im Rahmen der Technologieplattform Battery & Charging die PowerCo SE gegründet, die das globale Batteriegeschäft des Konzerns verantwortet und neben der Fertigung von Batteriezellen zukünftig auch weitere Aktivitäten entlang der Batterie-Wertschöpfungskette übernehmen wird.

In der Technologieplattform Mobility Solutions wurde durch die Beteiligung an der Europcar Mobility Group im Berichtsjahr das Know-how zu fortschrittlichem Flottenmanagement im Konzern gestärkt, um als Basis einer neuen Mobilitätsplattform zu dienen, mit dem Ziel alle Mobilitätsbedürfnisse der Kunden noch besser abdecken zu können.

Wir sind überzeugt, dass durch unsere Unternehmensstruktur, die sowohl die Markengruppen als auch die Technologieplattformen sinnvoll 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 erlauben dabei die ganzheitliche Umsetzung der NEW AUTO Strategie des Konzerns.

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, soweit dies gesetzlich zulässig ist. 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 Abstimmung zu erreichen. 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.

WESENTLICHE VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Volkswagen hatte 2021 mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Holdings B.V. ein gemeinsames öffentliches Übernahmeangebot auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A., Paris/Frankreich über die Konsortialgesellschaft Green Mobility Holding S.A. (GMH) mit Sitz in Strassen/Luxembourg abgegeben. Ende Mai 2022 erfolgte die letzte kartellrechtliche Freigabe durch die EU-Kommission. Innerhalb einer verlängerten Angebotsfrist gab die französische Finanzmarktaufsichtsbehörde den Europcar Aktionären die Möglichkeit, ihre Aktien der Konsortialgesellschaft anzudienen. Insgesamt nahmen 93,6% der Europcar Aktionäre das Angebot an. Das Konsortium hat Mitte Juni 2022 gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernommen. Da die Annahmequote über 90% lag, wurde im Juli 2022 ein Squeeze-out-Verfahren für die noch verbliebenen Europcar Aktien eingeleitet und ein Delisting vorgenommen. Seit dem 13. Juli 2022 hält die Konsortialgesellschaft 100% der Europcar Anteile. Der Kaufpreis liegt bei 51 Cent je Europcar Aktie. Zudem ist Volkswagen Stillhalter von Put-Optionen der anderen Konsortialgesellschafter, und die anderen Gesellschafter haben Volkswagen Call-Optionen auf ihre Anteile an der Konsortialgesellschaft eingeräumt. Die Optionen mit Attestor wurden im Dezember 2022 langfristig verlängert. Die Gesell-

schaft, an der Volkswagen 66% der Anteile hält, wird im Volkswagen Konzernabschluss aufgrund der vereinbarten gemeinsamen Beherrschung nach der Equity-Methode bilanziert.

Nach Erfüllung aller Vollzugsbedingungen haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zu Jahresbeginn 2022 ein gemeinsames Unternehmen im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschaffen. Dafür beteiligte sich Brose zur Hälfte an der bisherigen Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem gemeinsamen Unternehmen halten Brose und Volkswagen jeweils 50%, wobei Brose die industrielle Führung übernommen hat und das gemeinsame Unternehmen – Brose Sitech Sp. z o.o. – beherrscht.

Seit Ende September 2022 werden stimmrechtslose Vorzugsaktien der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt. Die auf den Inhaber lautenden Stückaktien ohne Nennbetrag stammen aus dem Bestand der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart – einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Volkswagen AG. Die gesamte Anzahl der im Rahmen des Börsengangs ausgegebenen Vorzugsaktien entspricht nach vorzeitiger Beendigung der Stabilisierungsperiode 24,2% und umfasst 110.080.801 Vorzugsaktien. Der zwischen der Volkswagen AG und der Porsche AG bestehende Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag endete gemäß § 307 AktG zum 31. Dezember 2022.

Zusätzlich hat Volkswagen im Zusammenhang mit dem Börsengang eine Beteiligung von 25% der Porsche Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie an die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, veräußert. Zum Bilanzstichtag hält Volkswagen 75,4% des Gesamtkapitals.

1 ANTEILSBESITZ DER VOLKSWAGEN AG
<https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html>

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 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 Konzernklärung zur Unternehmensführung ist in diesem Geschäftsbericht zu finden und auf unserer Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html dauerhaft zugänglich.

1 KONZERNERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG
www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html

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 2022 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 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 Vorzugsaktionäre, 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 Rahmen von virtuellen Hauptversammlungen zur Vermeidung von Risiken während der Covid-19-Pandemie waren diese Rechte teilweise eingeschränkt. 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 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.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar ist. Unter der gleichen Adresse sind auch 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 der Belegschaft zu wählende Beschäftigte des Unternehmens; die anderen drei Arbeitnehmervertreter sind von der Belegschaft 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 Stimmgleichheit im Aufsichtsrat letztlich zwei Stimmen.

Die Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und Informationen zur personellen Besetzung sind in der Konzernklärung zur Unternehmensführung 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 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 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 14. Mai 2019 wurde beschlossen, den Vorstand zu ermächtigen, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. Mai 2024 einmalig oder mehrmals insgesamt um bis zu 179,2 Mio.€ (das entspricht 70 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 nächsten 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 Geschäftsjahr 2022 verzeichnete die Weltwirtschaft ein positives Wachstum. Die weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen lag auf dem Niveau des Vorjahres. Der Volkswagen Konzern lieferte unter anhaltend herausfordernden Marktbedingungen 8,3 Millionen Fahrzeuge an Kunden aus.

ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Im Berichtsjahr führte der Russland-Ukraine-Konflikt neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie- und Rohstoffmärkten kam es zu erheblichen Preissteigerungen. Zudem verschärften sich in diesem Zusammenhang die Engpässe bei der Teileversorgung. Der Russland-Ukraine-Konflikt hat zu einer erhöhten Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Weltwirtschaft geführt und große Teile der westlichen Staatengemeinschaft dazu veranlasst, Russland mit Sanktionen zu belegen. Diese umfassen unter anderem ein weitreichendes Handelsembargo sowie den teilweisen Ausschluss Russlands vom globalen Finanzmarkt. Russland selbst hat in seiner Rolle als Energie-Exporteur Gaslieferungen nach Europa eingeschränkt. Der daraus resultierende Anstieg der Energiepreise und weiter verschärfte Versorgungsgengpässe wirkten sich vor allem in Europa nachhaltig auf die Inflationsentwicklung aus.

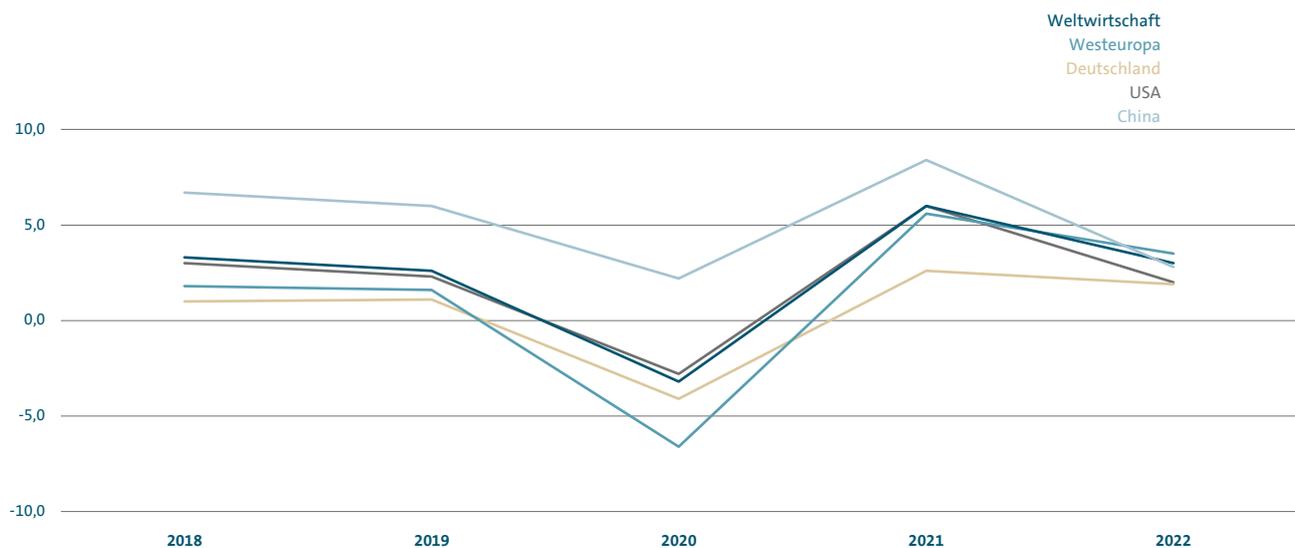
Im Verlauf des Jahres 2022 wurden die restriktiven Maßnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus SARS-CoV-2 in vielen Ländern weitestgehend aufgehoben. Positiv wirkten die Fortschritte bei der Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung, während das Auftreten der neuen Virusvariante Omikron und deren Subvarianten national wieder zu stark steigenden Infektionszahlen mit meist mildereren Krankheitsverläufen, aber erhöhten Krankenständen führte. Insbesondere in China kam es im Laufe des Jahres 2022 infolge von lokalen Infektionsausbrüchen im Rahmen der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zu strikten Einschränkungen und daraus resultierenden wirtschaftlichen Beeinträchtigungen sowie Störungen in den internationalen Lieferketten. Die Abkehr von dieser Strategie führte zum Jahresende in China zu einer hohen Dynamik im Infektionsgeschehen.

Nach dem Einbruch der globalen Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 und der einsetzenden Erholung aufgrund von Basis- und Nachholeffekten in 2021 verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2022 insgesamt ein positives Wachstum von +3,0 (+6,0)%. Sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern lag die wirtschaftliche Entwicklung im Durchschnitt weiter auf Erholungskurs, wenngleich mit abnehmender und insgesamt geringerer Dynamik als im Vorjahr.

Auf nationaler Ebene war die Entwicklung einerseits davon abhängig, inwieweit die Covid-19-Pandemie jeweils ihre negativen Auswirkungen entfaltete und mit welcher Intensität Maßnahmen zu deren Eindämmung ergriffen wurden sowie andererseits wie stark die Volkswirtschaften von den Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts betroffen waren. Aufgrund der weltweit weiter anziehenden Inflation gingen viele Länder zu einer restriktiveren Geldpolitik über, was sich im Berichtsjahr durch Leitzinserhöhungen und reduzierte Anleihekäufe der Zentralbanken widerspiegelte. Der eingetrübte Konjunkturausblick sorgte für hohe Verluste an wesentlichen Aktienmärkten. Im Durchschnitt stiegen die Preise für Energie- und sonstige

WIRTSCHAFTSWACHSTUM

BIP-Veränderung in Prozent



Rohstoffe gegenüber dem Vorjahr zum Teil deutlich an, wobei die Engpässe bei bestimmten Vorprodukten und Rohstoffen hoch blieben. Der weltweite Güterhandel wuchs im Jahr 2022.

Europa/Übrige Märkte

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im Jahr 2022 mit +3,6 (+5,6)% insgesamt ein positives Wachstum. Gründe dafür waren unter anderem die in vielen Ländern gestiegene Resilienz der Wirtschaft gegenüber hohen Infektionszahlen sowie damit einhergehende Lockerungen der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie. Bei der Entwicklung der wirtschaftlichen Aktivität war jedoch unter anderem aufgrund deutlich steigender Inflationsraten eine abnehmende Dynamik zu verzeichnen. Diese Entwicklung war bei fast allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten.

Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen im Berichtszeitraum mit +0,7 (+6,4)% insgesamt ein schwaches reales Wachstum des absoluten Bruttoinlandsprodukts (BIP) auf. Während die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa mit einer positiven, aber etwas weniger dynamischen Rate von +4,4 (+7,8)% wuchs, ging das BIP der Region Osteuropa infolge des Russland-Ukraine-Konflikts mit einer negativen Wachstumsrate von -3,8 (+4,7)% gegenüber dem Vorjahr deutlich zurück. Die verhängten Sanktionen gegen Russland führten ab März 2022 zu erheblichen Belastungen in dieser Region, so dass die russische Wirtschaftsleistung seit dem zweiten Quartal einen Rückgang verzeichnete und im Jahresdurchschnitt um -2,8 (+4,7)% sank. Die Inflationsraten in der gesamten Region Zentral- und Osteuropa stiegen zum Teil kräftig an.

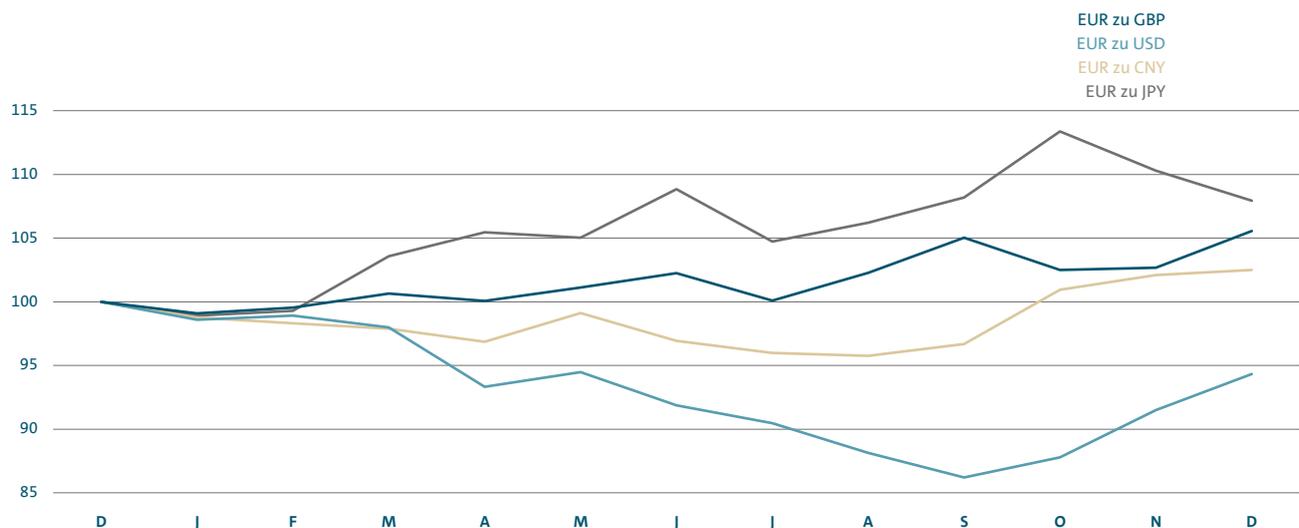
In der Türkei wuchs die Wirtschaftsleistung im Gesamtjahr 2022 um +5,1 (+11,6)%, bei gleichzeitig sehr hoher Inflation und Abwertung der lokalen Währung. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen im Berichtsjahr mit +2,2 (+4,9)% eine leichte Zunahme des BIP auf.

Deutschland

Deutschlands Wirtschaftsleistung verzeichnete im Berichtsjahr 2022 mit +1,9 (+2,6)% eine positive Wachstumsrate mit abnehmender Dynamik. Die Lage am Arbeitsmarkt verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr: Die Arbeitslosenquote und die Anzeigen zur konjunkturellen Kurzarbeit sanken im Durchschnitt. Gleichzeitig erreichten die monatlichen Inflationsraten den höchsten Wert in der Geschichte der Bundesrepublik Deutschland, während das Konsumentenvertrauen zwischenzeitlich historische Tiefststände aufwies.

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2021 BIS DEZEMBER 2022

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2021 = 100



Nordamerika

Die US-amerikanische Wirtschaftsleistung wuchs innerhalb des Berichtsjahres um +2,1 (+5,9)%. Aufgrund der steigenden Inflation und des angespannten Arbeitsmarktes hat die US-Notenbank ihre restriktive Geldpolitik kontinuierlich fortgesetzt und den Leitzins im Laufe des Berichtsjahres sieben Mal angehoben. Die Arbeitslosenquote hat sich gegenüber dem hohen Stand des Vorjahres im Jahr 2022 weiter verringert. Im Nachbarstaat Kanada stieg das BIP um +3,6 (+5,0) % und in Mexiko um +3,1 (+4,9) %.

Südamerika

Die Wirtschaft Brasiliens verbuchte im Jahr 2022 einen Anstieg des BIP von +2,9 (+5,3)%. Argentinien verzeichnete eine positive Wirtschaftsentwicklung mit einem Wachstum von +4,6 (+10,4) % gegenüber dem Vorjahr bei sehr hoher Inflation und fortlaufender Abwertung der lokalen Währung.

Asien-Pazifik

China war zu Beginn der Covid-19-Pandemie den negativen Effekten bereits früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt und profitierte aufgrund der verfolgten strikten Null-Covid-Strategie im weiteren Verlauf von einer relativ geringen Zahl an Neuinfektionen. Im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante führte diese Strategie im Berichtsjahr zu temporären lokalen Ausgangssperren. Die Abkehr von dieser Strategie führte zum Jahresende in China zu einer hohen Dynamik im Infektionsgeschehen. Die chinesische Wirtschaft wuchs insgesamt nur um +3,0 (+8,5)%. Indien registrierte mit +7,0 (+8,7) % ein kräftiges Wachstum. Japan verzeichnete gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum eine positive Entwicklung von +1,0 (+2,2) %.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Im Geschäftsjahr 2022 lag das weltweite Pkw-Marktvolumen mit 69,6 Mio. Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres. Dabei fielen sowohl Zuwächse als auch Verluste einzelner Märkte sehr unterschiedlich aus, da Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten, die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts sowie die weiteren Folgen der Covid-19-Pandemie weltweit unterschiedlich starke Einflüsse hatten. Versorgungsengpässe bei Halbleitern und anderen Vorprodukten, die bereits in der zweiten Jahreshälfte 2021 auftraten, und daraus resultierende Lieferengpässe konnten auch 2022 nicht vollständig behoben werden.

Ein leichtes beziehungsweise spürbares Wachstum verzeichneten die Gesamtmärkte der Regionen Asien-Pazifik und Nahost, während Südamerika und Afrika auf dem Vorjahresniveau lagen. In den übrigen

Regionen sank die Zahl der Verkäufe: Während das Marktvolumen in Westeuropa leicht und Nordamerika spürbar rückläufig war, verzeichnete Zentral- und Osteuropa ein sehr starkes Minus.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr leicht (-3,0%) unter dem Vorjahresniveau.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen wurden neben fiskalpolitischen Maßnahmen wesentlich durch Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten, die Covid-19-Pandemie sowie die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts beeinflusst, was im abgelaufenen Geschäftsjahr maßgeblich zur uneinheitlichen Absatzentwicklung in den Märkten beigetragen hat. Infolge des Russland-Ukraine-Konflikts wurden Sanktionen verhängt, die die Produktion und den Verkauf von Fahrzeugen insbesondere in Russland einschränkten. Zu den fiskalpolitischen Maßnahmen zählten Steuersenkungen oder -erhöhungen, Förderprogramme 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 ging die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Berichtsjahr mit einem Minus von 4,3% auf 10,2 Mio. Fahrzeuge gegenüber dem schwachen Vorjahresniveau leicht zurück. Während das erste Halbjahr des Berichtsjahres den Vergleichswert noch deutlich verfehlte, stieg die Zahl der Neuzulassungen in den Folgemonaten wieder über den jeweiligen – teils erheblich schwächeren – Vorjahreswert. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte war im Geschäftsjahr 2022 negativ: Frankreich (-7,7%), Großbritannien (-2,0%), Italien (-9,8%) und Spanien (-7,1%) konnten ihr jeweiliges Vorjahresniveau nicht erreichen.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen sank in Westeuropa mit -20,7% stark unter den Wert des Vorjahres.

In der Region Zentral- und Osteuropa ging das Pkw-Marktvolumen – nach der leichten Erholung im Vorjahr – im Geschäftsjahr 2022 mit einem Minus von 37,2% auf 1,8 Mio. Fahrzeuge sehr stark zurück. Die Zahl der Verkäufe entwickelte sich dabei auch in den einzelnen Märkten insgesamt negativ. Insbesondere der russische Pkw-Markt erlitt erhebliche Einbußen und hat sich im Betrachtungszeitraum mehr als halbiert (-60,9%). In Zentraleuropa fiel der Rückgang der Neuzulassungen mit -6,0% in Polen und -7,1% in Tschechien geringer aus.

Das Marktvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag stark unter dem Vorjahresniveau (-28,6%). Dabei sank in Russland die Zahl der verkauften Fahrzeuge im Berichtsjahr um 45,2% im Vergleich zum Vorjahr.

Das Pkw-Marktvolumen in der Türkei lag im Berichtsjahr leicht über dem schwachen Vorjahresniveau. In Südafrika setzte sich der 2021 begonnene Wachstumstrend der Pkw-Verkäufe mit einem Plus von 20,4% stark fort.

Die Zahl der Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr in der Türkei auf dem Niveau (+0,5%) von 2021; Südafrika verzeichnete dagegen ein leichtes Wachstum (+3,6%).

Deutschland

Im Geschäftsjahr 2022 lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland mit 2,7 Mio. Einheiten (+1,1%) auf dem schwachen Niveau des Vorjahres. Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten schränkten die Fahrzeugverfügbarkeit weiterhin ein. Da sich die Verzögerungen bei Halbleiterlieferungen fortsetzten und damit auch die verbundenen Maßnahmen wie Produktionskürzungen und Fertigungsstopps anhielten, blieben die Inlandsproduktion und der Export im Berichtsjahr auf niedrigem Niveau: Die Pkw-Produktion erhöhte sich um 10,8% auf 3,4 Mio. Fahrzeuge, die Pkw-Exporte wuchsen um 10,1% auf 2,6 Mio. Einheiten.

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im Berichtsjahr mit einem Minus von 21,1% stark unter dem Vergleichswert von 2021.

Nordamerika

In der Region Nordamerika sanken die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Geschäftsjahr 2022 mit 16,4 Mio. Fahrzeugen (–7,3%) spürbar gegenüber dem Vorjahreswert. Dabei verzeichnete das Marktvolumen in den USA mit 13,9 Mio. Einheiten einen in dieser Region überdurchschnittlichen Rückgang (–8,0%). Der kanadische Automobilmarkt registrierte im Berichtsjahr einen spürbaren Rückgang der Verkaufszahlen auf 1,5 Mio. Einheiten (–9,7%), während sich die Neuzulassungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Mexiko gegenüber dem Vorjahreswert spürbar um 7,0% auf 1,1 Mio. Fahrzeuge erhöhten.

Südamerika

In der Region Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Berichtsjahr mit 3,6 Mio. Einheiten (+1,8%) auf dem Niveau des Vorjahres. Damit setzte sich der im Vorjahr begonnene positive Wachstumstrend abgeschwächt fort. In Brasilien lag die Zahl der Neuzulassungen bei 2,0 Mio. Einheiten und damit ebenfalls auf dem Vorjahresniveau (–0,8%). Die gesamten Fahrzeugexporte aus brasilianischer Produktion erhöhten sich um 28,9% auf 450 Tsd. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Auf dem argentinischen Markt stieg die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Berichtsjahr 2022 spürbar um 7,0% auf 380 Tsd. Einheiten an.

Asien-Pazifik

In der Region Asien-Pazifik lag das Pkw-Marktvolumen im Geschäftsjahr 2022 mit 33,8 Mio. (+3,6%) Einheiten leicht über dem Vorjahreswert. Der absolute Anstieg der Pkw-Nachfrage in der Region war erneut vor allem auf die positive Entwicklung des chinesischen Pkw-Marktes zurückzuführen. Hier setzte sich die Erholung aus dem Jahr 2021 fort, stand jedoch unter dem Einfluss des Halbleitermangels sowie lokaler Ausgangssperren im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2. Insgesamt lag das Nachfragevolumen in China mit 21,0 Mio. Einheiten (+1,6%) auf dem Niveau des Vorjahres. In Indien nahmen die Pkw-Verkäufe gegenüber dem Vorjahreswert mit einem Plus von 23,2% auf 3,6 Mio. Einheiten erneut stark zu. Auf dem japanischen Pkw-Markt lagen die Neuzulassungen im Berichtsjahr mit 3,5 Mio. Einheiten (–6,9%) spürbar unter dem Niveau des bereits schwachen Vorjahres.

Das Nachfragevolumen nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik lag 2022 leicht über dem Vorjahresniveau (+2,1%). In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres mit –3,1% leicht verfehlt. In Indien lag die Zahl neu zugelassener Fahrzeuge stark über, in Japan leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Seit dem 1. Juli 2021 zählt Navistar zu den Marken der TRATON GROUP und ist somit Teil des Bereichs Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Dadurch erweitern sich die relevanten Märkte im Nutzfahrzeugbereich um Nordamerika, bestehend aus den USA, Kanada und Mexiko.

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag im Geschäftsjahr 2022 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar über dem Wert der Vergleichsperiode (+5,5%). Weltweit gingen die Lkw-Märkte stark zurück, was auf Verwerfungen auf dem chinesischen Markt zurückzuführen ist. Dort brach der Markt nach vorgezogenen Käufen im Jahr 2021 vor Einführung der neuen Emissionsstufe und der dort verfolgten Null-Covid-Strategie dramatisch ein.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag die Zahl der Neuzulassungen von Lkw mit einem Plus von 5,1% auf insgesamt 337 Tsd. Fahrzeuge spürbar über dem Vorjahresniveau. Ein Wachstum war in vielen Lkw-Märkten der Region zu sehen, allerdings in unterschiedlich starker Ausprägung. Die erhebliche Markterholung des Jahres 2021 hat sich im Berichtsjahr auf ein spürbares Wachstum verlangsamt. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, lagen die Neuzulassungen auf dem Vorjahresniveau (–1,7%). Großbritannien registrierte ein spürbares Plus von 9,8% und in Frankreich lag die Nachfrage auf dem Niveau des Vorjahres (–0,3%). Der russische Markt reduzierte

sich infolge des Russland-Ukraine-Konflikts stark. Die Türkei hingegen verzeichnete einen starken Anstieg der Neuzulassungen um 24,7%. Auf dem südafrikanischen Markt stieg die Nachfrage deutlich an (+12,3%). 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 deutlich (+13,6%) über dem Vorjahreswert. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, lag die Lkw-Nachfrage im Berichtsjahr leicht unter dem Vorjahr (-2,5%).

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag auf dem Vorjahresniveau (+0,3%). In den Märkten der EU27+3 lag die Nachfrage nach Bussen im Berichtsjahr insgesamt leicht unter dem Niveau des Vorjahres (-3,8%), mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichnete das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada einen spürbaren Rückgang (-6,8%). Die Nachfrage nach Bussen lag in Mexiko ebenfalls spürbar unter dem Vorjahreswert (-7,4%). In Brasilien hingegen stieg die Nachfrage an und lag stark über dem Vorjahresniveau (+23,4%).

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Der Marinemarkt blieb im Jahr 2022 unter dem Niveau des Vorjahres. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Nachfrage im Bereich der Handelsschifffahrt zurückging. In diesem Teilmarkt entwickelte sich insbesondere das Segment für Containerschiffe, Tanker und Schüttgutfrachter im Vergleich zum hohen Niveau des Vorjahres rückläufig. Das Segment für Gas-Tanker hingegen konnte eine stabile Entwicklung verzeichnen. Im Teilmarkt der Kreuzfahrtschiffe und Passagierfähren war ein leicht positiver Verlauf erkennbar. Durch die Lockerungen der Covid-19-bedingten Restriktionen haben hier die Geschäftsaktivitäten wieder zugenommen. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage aktiv. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten nach wie vor Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung – trotz der stark gestiegenen Öl- und Gaspreise. Demgegenüber entwickelte sich die Nachfrage nach Offshore-Spezialschiffen für Windanlagen positiv. Im Gesamtmarkt blieb die Verunsicherung über zukünftige Treibstoff- und Emissionsregulierungen auch im Jahr 2022 bestehen.

Der Markt für Energieerzeugung verbesserte sich im Jahr 2022 gegenüber dem Vorjahr. Insgesamt war trotz Inflation und Herausforderungen in den Lieferketten eine deutliche Markterholung erkennbar. Der Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie Gas betriebenen Kraftwerken hielt weiterhin an, unterstützt durch den Beschluss der UN-Klimakonferenz COP26 und den daraus resultierenden Erschwernissen für die Finanzierung von schwerölbetriebenen Kraftwerken. Die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts waren jedoch in Form von steigenden Gas- und Rohstoffpreisen sowie einer verzögerten Verfügbarkeit von Kernkomponenten spürbar. Es bestand nach wie vor eine hohe Nachfrage nach neuen Energielösungen wie Wasserstoff und Langzeitenergiespeicher mit einer weiterhin starken Tendenz zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit.

Im Vergleich zum Vorjahr verbesserte sich der Markt für Turbomaschinen erneut. Die Rohmaterialpreise blieben auf einem sehr hohen Niveau und führten zu einer erhöhten Nachfrage nach Produktionsanlagen mit Turbokompressoren sowohl in der Grundstoff- und Prozessindustrie als auch im Öl- und Gasgeschäft. Der Markt der neuen Geschäftsfelder für Turbomaschinen im Bereich der Dekarbonisierung hat sich gegenüber dem Vorjahr nochmals verbessert und wurde durch anhaltend hohe, aber volatile Preise für Kohlendioxidzertifikate im europäischen Handel und vorteilhafte Änderungen im amerikanischen Steuer-gesetz getragen. Die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung verbesserte sich hingegen nur marginal, die Nachfrage nach Gasturbinen ging im Verlauf des Jahres 2022 leicht zurück.

Die After-Sales-Märkte für Motoren in der Marine- und Kraftwerkssparte sowie für Turbomaschinen entwickelten sich im Berichtszeitraum 2022 deutlich stärker als im Vorjahreszeitraum, in dem die Nachfrage durch die Covid-19-Pandemie beeinträchtigt war.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

In den ersten Quartalen 2022 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die noch niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Der in der zweiten Jahreshälfte eingetretene Zinsanstieg übte zusammen mit der Covid-19-Pandemie und der weiterhin eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

Der europäische Pkw-Markt war im Berichtszeitraum weiterhin von den Engpässen bei der Teileversorgung geprägt, die Fahrzeugauslieferungen lagen unter dem Vorjahr. Der Anteil von Finanzdienstleistungsprodukten im Neuwagengeschäft entwickelte sich dagegen positiv und übertraf den Vergleichswert 2021. Haupttreiber der Entwicklung waren positive Veränderungen im Verkaufsmix zugunsten des finanzierungsaffinen Privatkundengeschäfts und ein höherer Anteil von Leasingverträgen im Flottengeschäft. Die positive Entwicklung bei der Finanzierung von Gebrauchtwagen konnte 2022 fortgesetzt werden, vor allem der Absatz von After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen wurde ausgebaut. Die Finanzdienstleistungsaktivitäten in Russland wurden durch den Russland-Ukraine-Konflikt und die Folgen der internationalen Sanktionen negativ beeinflusst.

Die anhaltenden Herausforderungen aus der stockenden Teileversorgung in der Fahrzeugproduktion hatten in Deutschland Einfluss auf den Fahrzeugabsatz und das Finanzdienstleistungsgeschäft. Die geringeren Neuwagenauslieferungen führten dazu, dass im Berichtsjahr sowohl beim Leasing als auch bei der Finanzierung weniger Neuverträge abgeschlossen werden konnten als ein Jahr zuvor. Die Neuwagenpenetration lag leicht unter dem Niveau von 2021. Die Gebrauchtwagenneuverträge bewegten sich insgesamt in der Größenordnung des Vorjahres. Die Zahl der neuen After-Sales-Verträge nahm in der zweiten Jahreshälfte zu und lag für den Berichtszeitraum nur leicht unter dem Niveau von 2021. Die Vertragszugänge im Versicherungsbereich blieben – mit wenigen Ausnahmen – hinter den Vorjahreswerten zurück.

In Südafrika war die Nachfrage nach Finanzierungs- und Versicherungsprodukten für Neu- und Gebrauchtwagen 2022 gedämpft. Koordinierte Kampagnen zur Unterstützung gingen aufgrund einer eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit zurück. Infolge der steigenden Inflation hat die südafrikanische Zentralbank begonnen, die Zinssätze zu erhöhen.

In der Region Nordamerika lagen die Fahrzeugauslieferungen 2022 aufgrund von Lieferengpässen unter dem Vorjahresniveau. Auf dem US-amerikanischen und kanadischen Markt war auch die Nachfrage nach Leasing- und Finanzierungsverträgen aufgrund von Zinserhöhungen rückläufig. Auf dem mexikanischen Markt konnte der prozentuale Anteil an Leasing- und Finanzierungsverträgen auf Vorjahresniveau gehalten werden und Neuverträge bei After-Sales-Produkten stiegen im Vergleich zum Vorjahr.

In der Region Südamerika kam es in einem volatilen Umfeld zu einem Nachfrageüberhang bei Fahrzeugen, in Argentinien verschärft durch Importrestriktionen. Das gestiegene Zinsniveau hielt die Zahl an Barkäufen hoch. In Brasilien konnten die Vertragszugänge für Finanzierungen gesteigert werden.

Auf dem chinesischen Markt beeinflussten Engpässe bei der Teileversorgung und pandemiebedingte lokale Beschränkungen die Entwicklung der Pkw-Verkäufe. Sowohl der Anteil kreditfinanzierter Fahrzeugkäufe als auch das Wachstum bei neuen Verträgen ging zurück. Die Vergleichswerte des Vorjahres wurden im Berichtszeitraum nicht erreicht.

Im Geschäftsjahr 2022 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft im Markt für schwere Nutzfahrzeuge leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums, was sich auch in den Finanzierungs- und Leasingverträgen in Europa und Brasilien niederschlug.

NEUE KONZERNMODELLE IM JAHR 2022

Der Volkswagen Konzern bietet seinen Kunden mit einem breiten Produktportfolio in nahezu allen wesentlichen Segmenten und Karosserieformen die Möglichkeit, ein auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenes Fahrzeug auszuwählen. Dieses Angebot haben wir im Geschäftsjahr 2022 um weitere attraktive Fahrzeuge ergänzt. Neben dem konsequenten Ausbau des Portfolios an voll- oder teilelektrifizierten Fahrzeugen wurden auch im Bereich der klassischen Verbrenner überzeugende Produkte auf den Markt gebracht.

Die Marke Volkswagen Pkw hat im Jahr 2022 unter anderem den Bestseller T-Roc aktualisiert. Von aufgefrischem Design und neuester Technologie profitieren auch das T-Roc Cabriolet und das sportliche R-Modell. Die Transformation zur Elektromobilität setzte die Marke mit dem neuen ID.5 fort, der auch als besonders sportliches GTX-Modell erhältlich ist. In China wurde 2022 mit dem Tavendor ein neuer, auf den chinesischen Markt zugeschnittener SUV im gehobenen Segment eingeführt. Weitere SUV-Modelle wie Tayron, Tayron X und Teramont X wurden auf den neuesten Stand gebracht. In den klassischen MPV- und Stufenheck-Segmenten bekamen die Modelle Viloran, Bora, Lavida und Sagitar ein Update. Der Lamando erhielt einen neu designten Nachfolger. Auch in den USA schritt die Transformation voran: Der ID.4 wird nun lokal gefertigt und ist noch mehr auf den US-amerikanischen Markt zugeschnitten. Der volumenstarke Jetta erhielt ein Update. In Südamerika gab es Produktaufwertungen in den Baureihen Polo und Jetta.

Mit dem Enyaq iV brach bei ŠKODA 2021 das Zeitalter der modernen Elektromobilität auf Basis des MEB an. Im Jahr 2022 wurde die Baureihe um eine eigenständige Coupé-Variante sowie um die besonders sportlichen RS iV-Varianten erweitert. Mit der Markteinführung des eigenständigen Slavia auf moderner MQB-Plattform unterstrich ŠKODA seine Wachstumsambitionen in Indien.

Bei Volkswagen Nutzfahrzeuge stand das Jahr 2022 ganz im Zeichen des vollelektrischen ID. Buzz, der weltweit für Aufsehen sorgte. Der neue Amarok ging als Ergebnis aus der Kooperation mit Ford in die nächste Generation.

Die Marke Audi aktualisierte im Jahr 2022 ihr Top-Modell A8 und erweiterte dabei die Baureihe um eine speziell auf den chinesischen Markt zugeschnittene, besonders luxuriöse Variante. Außerdem unterstreicht in China der komplett neue A7L, das erste Fahrzeug mit dem neuen Joint-Venture-Partner SAIC, die Premium-Positionierung von Audi. Mit dem reinelektrischen Q5 e-tron und dem Q6 gingen zudem zwei auf den dortigen Markt zugeschnittene SUVs an den Start.

Bentley baute die wichtige Bentayga-Baureihe um ein besonders exklusives Modell mit langem Radstand aus. Der Flying Spur kam als Hybridvariante auf den Markt, der Flying Spur Speed rundet mit seinem eindrucksvollen 12-Zylinder-Motor die Baureihe nach oben ab.

Lamborghini brachte 2022 mit dem Urus Performante ein neues Topmodell der erfolgreichen SUV-Baureihe auf den Markt. Mit dem Tecnica ging zudem das neue Topmodell des Huracan an den Start.

Porsche ergänzte 2022 die Baureihe Taycan um den Taycan Sport Turismo sowie um besonders attraktive GTS Derivate. Auch das Angebot an klassischen Sportwagen wurde ausgebaut: Die Baureihen 718 und 911 erhielten mit dem GT4 RS beziehungsweise dem GT3 RS ihre jeweils sportlichsten Varianten. Außerdem wurde der 911 um die Version Sport Classic ergänzt.

Als erste Marke der TRATON GROUP hat Scania 2022 den integrierten 13-Liter-Antriebsstrang in seinen Modellen eingeführt. Er bietet eine Kraftstoffeinsparung gegenüber dem Vorgängermodell und wird schrittweise auch bei den weiteren Marken der TRATON GROUP eingeführt.

MAN stellte 2022 einen neuen eTruck für den Fernverkehr vor.

Navistar hat seit 2022 den mittelschweren Elektro-Lkw eMV International sowie den elektrischen Schulbus IC Bus Electric CE Series im Einsatz.

Volkswagen Truck & Bus bietet den Kunden seit 2022 mit dem e-Delivery ein Produkt für den elektrischen Verteilerverkehr an.

Ducati brachte 2022 unter anderem die neue Multistrada V2 sowie die Multistrada V4 Pikes Peak auf den Markt. Die Streetfighter-Familie wurde durch die Streetfighter V2 und die Streetfighter V4 SP bereichert. Zudem gingen neben der Panigale V4 die Scrambler 1100 Tribute PRO und die Scrambler Urban Motard neu an den Start. Mit der Ducati Desert X kam zudem ein komplett neues Modell auf den Markt.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr 2022 weltweit 8.262.776 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Das waren 7,0% oder 619.116 Einheiten weniger als im Vorjahr. Während die Verkaufszahlen im Bereich Pkw den Vorjahreswert nicht erreichten, übertrafen die Auslieferungen an Kunden im Bereich Nutzfahrzeuge, im Wesentlichen aufgrund des Einbezugs von Navistar zum 1. Juli 2021, das Niveau des Vorjahres. Die Grafik in diesem Abschnitt zeigt die Entwicklung der weltweiten Auslieferungen nach Einzelmonaten im Vergleich zum Vorjahr. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen des Bereichs Pkw sowie auf die Auslieferungen des Bereichs Nutzfahrzeuge getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS¹

	2022	2021	%
Pkw	7.957.288	8.610.702	-7,6
Nutzfahrzeuge	305.488	271.190	+12,6
Gesamt	8.262.776	8.881.892	-7,0

¹ Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Seit dem 1. Juli 2021 inklusive Navistar

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

Der Volkswagen Konzern ist mit seinen Pkw-Marken auf allen relevanten Automobilmärkten der Welt vertreten. Zu den wesentlichen Märkten gehören derzeit die Region Westeuropa sowie die Länder China, USA, Brasilien, Polen, Mexiko, die Türkei und Tschechien.

Die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern ging im Geschäftsjahr 2022 um 7,6% auf 7.957.288 Einheiten zurück. Im Berichtszeitraum wirkte sich die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge der Covid-19-Pandemie sowie von Engpässen bei der Teileversorgung ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastend aus. Zudem führten Störungen in der Logistikkette zu Verzögerungen. Während Porsche, Lamborghini und Bentley mehr Fahrzeuge an Kunden auslieferten, erreichten die übrigen Marken des Volkswagen Konzerns ihre jeweiligen Vorjahreswerte nicht. In allen Regionen registrierten wir gegenüber dem Vorjahr rückläufige Verkaufszahlen.

Mit weiteren Modellanläufen im Rahmen der Elektromobilitäts-Offensive erhöhten sich die Verkaufszahlen des Konzerns: Weltweit lieferten wir im Berichtsjahr 572.110 vollelektrische Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 119.267 Einheiten beziehungsweise 26,3% mehr als im Vorjahr. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg auf 6,9 (5,1)%. Die Auslieferungen unserer Plug-in-Hybridmodelle beliefen sich auf 245.174 Einheiten (-21,2%). Insgesamt stiegen die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um 7,0%; ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 9,9 (8,6)%. Zu den erfolgreichsten vollelektrischen Fahrzeugen des Konzerns gehörten ID.4 und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, ŠKODA Enyaq iV, CUPRA Born, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi Q4 e-tron und Audi e-tron, sowie Taycan und Taycan Cross Turismo der Marke Porsche.

Unser Pkw-Marktanteil belief sich in einem auf Vorjahresniveau liegenden Weltgesamtmarkt auf 11,0 (11,7)%.

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 DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern im Jahr 2022 auf einem leicht rückläufigen Gesamtmarkt 2.615.864 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 5,3% weniger als im bereits schwachen Vorjahr. Im Berichtszeitraum wirkte sich die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge der Covid-19-Pandemie sowie von Engpässen bei der Teileversorgung ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastend aus. Zudem führten Störungen in der Logistikkette zu Verzögerungen.

In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir im Geschäftsjahr 2022 nahezu drei Viertel unserer Plug-in-Hybride und mehr als die Hälfte unserer vollelektrischen Modelle an Kunden aus. Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen des Konzerns belief sich in dieser Region auf 19,1 (18,6)%, der Anteil der vollelektrischen Fahrzeuge lag bei 12,6 (10,5)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Roc, Golf, Tiguan und Polo der Marke Volkswagen Pkw. Darüber hinaus verzeichneten unter anderem ID.4 und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q3 und Q3 Sportback, ŠKODA Kodiaq, CUPRA Formentor sowie Porsche 911 eine positive Nachfrageentwicklung. Auch die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Taigo der Marke Volkswagen Pkw, Fabia und Enyaq iV der Marke ŠKODA, CUPRA Born, der Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Q4 e-tron, Q4 Sportback e-tron und Q5 Sportback der Marke Audi sowie Porsche Macan und Porsche Taycan Cross Turismo waren bei den Kunden sehr beliebt. Im Berichtsjahr wurden unter anderem die Modelle T-Roc, T-Roc Cabriolet und ID.5 der Marke Volkswagen Pkw, ŠKODA Karoq, ID. Buzz und Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi A8 sowie Porsche Taycan Sport Turismo erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa belief sich auf 23,3 (23,5)%.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Jahr 2022 um 33,0% unter dem Vergleichswert des Vorjahres. Dies war insbesondere auf den Einbruch der Verkaufszahlen auf dem russischen Markt infolge der verhängten Sanktionen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt zurückzuführen. Der Gesamtmarkt verzeichnete gleichzeitig ebenfalls einen sehr starken Volumentrückgang. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung wiesen unter anderem die Modelle Taigo und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw, ŠKODA Superb, CUPRA Formentor sowie Audi Q5 Sportback auf.

Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa belief sich auf 21,7 (20,4)%.

WELTWEITE AUSLIEFERUNGEN DER IM JAHR 2022 ERFOLGREICHSTEN KONZERNMODELLFAMILIEN in Tsd. Fahrzeuge

Tiguan	458
Passat	426
Lavida	351
T-Roc	301
Q5	301
Golf	297
Jetta	285
Polo	278

In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern auf einem leicht wachsenden Pkw-Gesamtmarkt im abgelaufenen Geschäftsjahr 15,7% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Jahr 2021. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war der T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 1,9% zurück, während der Gesamtmarkt einen starken Zuwachs verzeichnete. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war das dort 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 auf Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt im Jahr 2022 um 4,0% über dem schwachen Vorjahreswert. Im Berichtszeitraum wirkte sich die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge der Covid-19-Pandemie sowie von Engpässen bei der Teileversorgung ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastend aus. Zudem führten Störungen in der Logistikkette zu Verzögerungen.

Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten die Modelle Golf und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Positiv entwickelte sich zudem unter anderem die Nachfrage nach den Modellen Tiguan, ID.4 und Arteon Shooting Brake der Marke Volkswagen Pkw, CUPRA Formentor, ŠKODA Karoq sowie A3, Q3, Q3 Sportback, A4 Avant und Q5 der Marke Audi. Auch die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Taigo der Marke Volkswagen Pkw, ŠKODA Fabia, CUPRA Born, der Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Q4 e-tron, Q4 Sportback e-tron und Q5 Sportback der Marke Audi sowie Porsche Macan und Taycan Cross Turismo waren bei den Kunden sehr beliebt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) führten sieben Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Audi A6, Porsche 911 und Multivan/Transporter. Der Golf war auch im Jahr 2022 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika sank die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern auf einem spürbar rückläufigen Gesamtmarkt im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um 13,3%. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 4,6 (4,9)%. Tiguan Allspace und Taos der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi Q5 waren die am meisten nachgefragten Konzernmodelle in Nordamerika.

Im Geschäftsjahr 2022 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem spürbar zurückgehenden US-amerikanischen Markt 12,8% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in den USA erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 18,8% auf 44.173 Einheiten. Engpässe bei der Teileversorgung wirkten auch hier belastend auf die Verkaufszahlen des Konzerns.

Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten unter anderem Taos und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, A3 Limousine und Q5 Sportback der Marke Audi sowie Porsche Cayenne. Erfreulich entwickelte sich zudem der Porsche Taycan Cross Turismo. Der ID.4 und der Jetta der Marke Volkswagen Pkw, der Audi Q4 e-tron, der Audi Q4 e-tron Sportback und der Porsche Macan wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

In Kanada sank die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge im Berichtsjahr gegenüber dem Jahr 2021 um 13,1 %. Der Gesamtmarkt verzeichnete während dieser Zeit einen spürbaren Rückgang. Erfreuliche Nachfragezuwächse verzeichneten unter anderem Taos und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3 Limousine und Audi Q5 Sportback sowie Porsche Cayenne.

Auf einem spürbar wachsenden Gesamtmarkt in Mexiko verkauften wir im abgelaufenen Geschäftsjahr 16,1 % weniger Fahrzeuge an Kunden als im Vorjahr. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten unter anderem Saveiro, Taigun und Nivus der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem auf Vorjahresniveau liegenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge lag die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle im Jahr 2022 um 9,0 % unter dem Vorjahreswert. Gol, T-Cross und Nivus der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika belief sich auf 11,1 (12,4) %.

Der Volkswagen Konzern lieferte im Berichtsjahr auf dem auf Vorjahresniveau liegenden Markt in Brasilien im Vorjahresvergleich 10,8 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders erfreulich entwickelten sich die Verkäufe der Modelle Gol, T-Cross und Nivus der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien ging die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern in 2022 auf einem spürbar wachsenden Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 14,1 % zurück. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten der Taos der Marke Volkswagen Pkw sowie der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Im abgelaufenen Geschäftsjahr verzeichnete der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik auf einem leicht wachsenden Gesamtmarkt einen Rückgang der Auslieferungen an Kunden von 2,7 % im Vergleich zu 2021. Engpässe bei der Teileversorgung, insbesondere Halbleitern, machten sich in dieser Region ebenfalls bemerkbar, zudem brachten in China lokale Ausgangssperren im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 Beeinträchtigungen mit sich. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region betrug 10,3 (11,0) %.

In China setzte sich 2022 die Erholung des Gesamtmarkts abgeschwächt fort. Der Volkswagen Konzern lieferte dort 3,6 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Die Zahl der an Kunden ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in China hingegen hat sich mit 155.723 Einheiten im Vergleich zum Vorjahr um mehr als zwei Drittel erhöht. Positiv entwickelten sich unter anderem die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle ID.3, ID.4 X, ID.4 CROZZ, ID.6 X, ID.6 CROZZ, Passat und Talagon der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3 L Limousine sowie Porsche Panamera. Zudem verzeichneten unter anderem die Modelle Golf, T-Roc, CC und Magotan der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi A4 Limousine und Audi Q5 eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Die Modelle T-Roc, Bora, Lamando, Lavida, Sagitar, Tayron, Tavendor, Teramont und Viloran der Marke Volkswagen Pkw, der ŠKODA Kodiaq sowie Q2L e-tron, Q4 e-tron, Q5 e-tron, Q6, e-tron GT und Audi A7L Limousine der Marke Audi wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem stark wachsenden indischen Pkw-Markt registrierte der Volkswagen Konzern im Geschäftsjahr 2022 gegenüber dem schwachen Vorjahr einen Nachfragezuwachs von mehr als 80%. Der neue Taigun der Marke Volkswagen Pkw sowie der im Vorjahr neu eingeführte Kushaq der Marke ŠKODA waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns. Der Virtus der Marke Volkswagen Pkw, der Kodiaq und der Slavia der Marke ŠKODA sowie der Porsche Taycan Limousine wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

In Japan sank die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge im Jahr 2022 auf einem spürbar rückläufigen Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 6,8%. Erfreulich entwickelten sich unter anderem die Verkaufszahlen des Golf der Marke Volkswagen Pkw und des Audi Q5 Sportback.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2022	2021	(%)
Europa/Übrige Märkte	3.297.402	3.698.948	-10,9
Westeuropa	2.615.864	2.761.629	-5,3
davon: Deutschland	998.000	959.748	+4,0
Frankreich	211.430	238.365	-11,3
Großbritannien	377.449	422.594	-10,7
Italien	223.864	248.414	-9,9
Spanien	192.311	220.151	-12,6
Zentral- und Osteuropa	418.513	624.801	-33,0
davon: Tschechische Republik	103.223	114.250	-9,7
Russland	41.864	204.772	-79,6
Polen	112.389	120.831	-7,0
Übrige Märkte	263.025	312.518	-15,8
davon: Türkei	102.735	121.885	-15,7
Südafrika	71.437	72.847	-1,9
Nordamerika	759.791	876.558	-13,3
davon: USA	564.705	647.521	-12,8
Kanada	85.860	98.829	-13,1
Mexiko	109.226	130.208	-16,1
Südamerika	397.539	436.852	-9,0
davon: Brasilien	277.806	311.519	-10,8
Argentinien	48.263	56.186	-14,1
Asien-Pazifik	3.502.556	3.598.344	-2,7
davon: China	3.182.428	3.301.334	-3,6
Indien	97.610	52.481	+86,0
Japan	61.112	65.549	-6,8
Weltweit	7.957.288	8.610.702	-7,6
Volkswagen Pkw	4.563.340	4.896.874	-6,8
ŠKODA	731.262	878.202	-16,7
SEAT	385.592	470.531	-18,1
Volkswagen Nutzfahrzeuge	328.572	359.541	-8,6
Audi	1.614.231	1.680.512	-3,9
Lamborghini	9.233	8.405	+9,9
Bentley	15.174	14.659	+3,5
Porsche	309.884	301.915	+2,6
Bugatti ²	-	63	x

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

2 Bis 31. Oktober 2021.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

Im Geschäftsjahr 2022 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 12,6% mehr Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir 305.488 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 254.313 (+10,5%) Einheiten auf Lkw und 29.591 (+56,8%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE beliefen sich auf 21.584 (-2,8%) Fahrzeuge. Seit dem 1. Juli 2021 ergänzt der amerikanische Nutzfahrzeughersteller Navistar die Marken der TRATON GROUP. Die Verkäufe von Navistar beliefen sich im Berichtsjahr auf insgesamt 81.888 Einheiten.

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 2,9% auf insgesamt 115.532 Einheiten; davon entfielen 89.061 auf Lkw und 5.041 auf Busse. Die Marke MAN lieferte hier 21.430 Fahrzeuge der Transporterbaureihe MAN TGE aus.

In Russland sanken die Verkäufe infolge der verhängten Sanktionen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt gegenüber dem Vorjahr auf 1.557 (11.293) Einheiten; darunter waren 1.550 Lkw und 7 Busse. Mit Beginn des Konflikts werden keine Aufträge für Neufahrzeuge in Russland angenommen.

Im Geschäftsjahr 2022 blieben die Auslieferungen in der Türkei mit 4.413 (4.398) Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres. Davon entfielen 4.122 Einheiten auf Lkw und 201 Einheiten auf Busse sowie 90 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika sanken die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 6,6% auf insgesamt 3.681 Fahrzeuge; davon entfielen 3.204 auf Lkw und 477 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika erhöhten sich im Berichtsjahr auf 82.824 Fahrzeuge (31.869), darunter waren 68.903 Lkw und 13.921 Busse. In den Zahlen sind seit dem 1. Juli 2021 auch die Verkäufe von Navistar (78.988) enthalten, deren Fahrzeuge vor allem in den USA an Kunden übergeben wurden.

Die Auslieferungen in Südamerika sanken im Jahr 2022 auf insgesamt 76.152 Einheiten (-2,1%); davon entfielen 68.211 auf Lkw und 7.941 auf Busse. Die Verkäufe in Brasilien nahmen um 8,3% ab. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 53.704 Lkw und 5.926 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 11.446 Fahrzeuge, darunter 10.528 Lkw und 911 Busse – das waren insgesamt 5,7% weniger als im Vorjahr.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN NACH MÄRKTEN¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2022	2021	(%)
Europa/Übrige Märkte	135.066	149.407	-9,6
davon: EU27+3	115.532	119.029	-2,9
davon: Deutschland	31.623	32.130	-1,6
Russland	1.557	11.293	-86,2
Türkei	4.413	4.398	+0,3
Südafrika	3.681	3.942	-6,6
Nordamerika	82.824	31.869	x
davon: USA	66.405	24.234	x
Mexiko	11.131	5.375	x
Südamerika	76.152	77.774	-2,1
davon: Brasilien	59.630	65.005	-8,3
Asien-Pazifik	11.446	12.140	-5,7
Weltweit	305.488	271.190	+12,6
Scania	85.232	90.366	-5,7
MAN ²	84.377	93.578	-9,8
Navistar	81.888	29.876	x
Volkswagen Truck & Bus ²	53.991	57.370	-5,9

1 Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Seit dem 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

2 Die Auslieferungen von Volkswagen Truck & Bus wurden bis zum 1. Quartal 2022 innerhalb von MAN berichtet.

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 2022 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen über drei Viertel der gesamten Umsatzerlöse erzielten.

AUFTRAGSEINGÄNGE IM SEGMENT PKW IN WESTEUROPA

Im Berichtsjahr gingen die Auftragseingänge in Westeuropa gegenüber dem Vorjahr um 14,2% zurück. Dabei verfehlten alle wesentlichen Märkte ihr jeweiliges Vorjahresniveau. Das Ausmaß der Rückgänge war unterschiedlich stark ausgeprägt: Während Deutschland im einstelligen Bereich verlor, lagen wie Werte in Großbritannien, Frankreich, Italien und Spanien Werte bei mehr als –10%.

AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Für mittelschwere und schwere Lkw, Busse sowie Nutzfahrzeuge der Transporterbaureihe MAN TGE lagen die Auftragseingänge mit 334.583 Fahrzeugen im Jahr 2022 um 7,1% unter dem Vorjahr. Diese Entwicklung ist im Wesentlichen auf eine weiterhin sehr restriktive Auftragsannahme zurückzuführen. Darüber hinaus wurden aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts keine Aufträge für Neufahrzeuge aus Russland mehr angenommen. Während der Bestelleingang in den Bus-Märkten sehr stark gesteigert werden konnte, verzeichneten die Lkw-Märkte einen spürbaren Rückgang, das Segment der Transporterbaureihe MAN TGE sogar einen deutlichen Rückgang. Im Vorjahreszeitraum konnten im Lkw- und MAN TGE-Geschäft aufgrund des Covid-19-Aufholeffektes besonderes hohe Auftragseingänge erreicht werden. Insbesondere in der zweiten Jahreshälfte 2022 konnten gestiegene Bestelleingänge verzeichnet werden.

Der Auftragseingang im Bus-Geschäft erreichte über alle Nutzfahrzeug-Marken hinweg einen sehr starken Anstieg im Vergleich zum Vorjahreswert. In der Region EU27+3 ist dies unter anderem auf einen sich langsam erholenden Reisebusmarkt zurückzuführen.

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 2022 beliefen sich die Auftragseingänge im Segment Power Engineering auf 4,3 (3,8) Mrd. €. In einem anhaltend schwierigen Marktumfeld erzielten Engines & Marine Systems und Turbomachinery über zwei Drittel des Auftragsvolumens.

Im Marinegeschäft wurden im Jahr 2022 beispielsweise für vier Schiffe Lieferungen von jeweils zwei 20V32/44CR Motoren beauftragt. Im Kraftwerksgeschäft konnten Aufträge für 48 Motoren und Komponentensätze für 11 Completely-Knocked-Down-Motoren unterschiedlicher Typisierungen mit einer Gesamtleistung von 865 MW akquiriert werden. Im Bereich Turbomaschinen erhielten wir mehrere Aufträge für neue Anwendungen, die durch die Energiewende und Dekarbonisierung getrieben werden. Beispielsweise für CO₂-Abscheidung und -Speicherung in Europa und in den USA sowie den Ausbau einer Energiespeicheranlage in England. Außerdem konnten wir in der Gasförderung in Westafrika und in der Nordsee signifikante Auftragseingänge verzeichnen.

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 Volkswagen Finanzdienstleistungen sowie die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Scania und Porsche Holding Salzburg ein und berücksichtigt auch die Vertragsabschlüsse unserer

internationalen Gemeinschaftsunternehmen. Seit dem 1. Juli 2021 ist zudem das Finanzdienstleistungsgeschäft von Navistar enthalten.

Im Geschäftsjahr 2022 waren die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen beliebt. Die Nachfrage war jedoch unterschiedlich von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Zudem wirkte die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung belastend, verstärkt durch den Russland-Ukraine-Konflikt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft sank um 0,7% auf weltweit 8,5 Mio. Kontrakte. Im Berichtsjahr lag der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei 32,6 (36,4)%. Am 31. Dezember 2022 belief sich der Gesamtvertragsbestand auf 24,5 (24,5) Mio. Einheiten.

Das Finanzdienstleistungsgeschäft in Europa/Übrige Märkte war im Geschäftsjahr 2022 von der Covid-19-Pandemie und der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung sowie dem Russland-Ukraine-Konflikt beeinflusst. Die Zahl der im Berichtsjahr unterzeichneten Neuverträge verfehlte mit 6,1 Mio. Einheiten den Vorjahreswert um 1,7%. Der Gesamtvertragsbestand erreichte Ende Dezember 2022 mit 18,1 (18,0) Mio. Kontrakten die Größenordnung vom 31. Dezember 2021. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,2 (7,4) Mio. Verträge.

Im Berichtsjahr nahm die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge mit den rückläufigen Fahrzeugauslieferungen im Vergleich zum Vorjahr auf 805 (983) Tsd. Kontrakte ab. Der Vertragsbestand lag am 31. Dezember 2022 mit 3,0 Mio. Einheiten um 7,6% unter dem Niveau vom Jahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,7 (1,9) Mio. Verträge.

In der Region Südamerika wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 360 (332) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand nahm zum Ende des Berichtszeitraums gegenüber dem 31. Dezember 2021 auf 828 (723) Tsd. Einheiten zu. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik legten die neuen Vertragsabschlüsse im Geschäftsjahr 2022 auf 1,2 (1,0) Mio. Einheiten zu und übertrafen damit den Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 31. Dezember 2022 auf 2,6 (2,6) Mio. Kontrakte. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,6 (1,8) Mio. Verträge.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im Berichtsjahr ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation um 1,1% auf 8.481.278 Einheiten (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China) zurück. Im Berichtszeitraum wirkte sich die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge der Covid-19-Pandemie sowie von Engpässen bei der Teileversorgung ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastend aus. Zudem führten Störungen in der Logistikkette zu Verzögerungen. Im Ausland sank das Absatzvolumen um 1,7% auf 7.476.003 Fahrzeuge. Besonders betroffen waren Großbritannien, Brasilien und Frankreich sowie Russland, wohin der Fahrzeugexport gestoppt wurde. Einen Zuwachs verzeichneten hingegen die USA, China und Indien. Der Absatz im Inland erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 3,3%. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Konzerns erhöhte sich auf 11,9 (11,3)%.

Unsere meistverkauften Fahrzeuge im vergangenen Jahr waren Tiguan, Passat, Polo, Golf, T-Roc, Jetta und T-Cross der Marke Volkswagen Pkw. Den größten Absatzanstieg verzeichneten die Modelle Taigo, ID.4, Passat und Tharu der Marke Volkswagen Pkw, Q4 e-tron, A3 und e-tron der Marke Audi, der CUPRA Formentor sowie der ŠKODA Fabia. Auch der Porsche Cayenne und der Bentley Bentayga erzielten eine hohe Zuwachsrate.

PRODUKTION

Von Januar bis Dezember 2022 fertigte der Volkswagen Konzern mit 8.716.606 Fahrzeugen (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China) 5,2% mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Der Halbleitermangel und eine Unterbrechung von Lieferketten ausgelöst durch den Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Covid-19-Pandemie hatten Produktionseinschränkungen im Volkswagen Konzern zur Folge; zum Ende des Berichtszeitraums entspannte sich die Versorgungs- und Produktionssituation. Vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und den daraus resultierenden Folgen hat Volkswagen entschieden, den Fertigungsbeginn von Fahrzeugen in Russland bis auf Weiteres einzustellen. Im Geschäftsjahr 2022 stieg die Fertigung im Inland um 11,1% auf 1.647.611 Fahrzeuge. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Konzerns nahm auf 18,9 (17,9)% zu.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am Ende des Berichtszeitraums über dem Stand zum Jahresende 2021. Unter anderem wirkten sich Störungen in der Logistikkette im Berichtszeitraum negativ aus.

BELEGSCHAFT

Im Geschäftsjahr 2022 beschäftigte der Volkswagen Konzern einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen durchschnittlich 669.275 Mitarbeiter (+0,2%). Im Durchschnitt standen im Inland 289.499 Personen unter Vertrag; ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft lag mit 43,3 (44,1)% unter dem Niveau des Vorjahres.

Zum 31. Dezember 2022 stieg die Zahl der aktiven Mitarbeiter im Volkswagen Konzern um 0,6% auf 646.837. Darüber hinaus befanden sich 12.378 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit und 16.590 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtsjahres stieg die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 675.805 Personen um 0,4% im Vergleich zum Stand vom Jahresende 2021. Die Mitarbeiterzahl im Inland lag bei 293.862 Beschäftigten (-0,4%) und im Ausland bei 381.943 Beschäftigten (+1,1%).

MITARBEITER NACH BEREICHEN

Stand 31. Dezember 2022



Aktie und Anleihen

Die Kurse der Stamm- und der Vorzugsaktie der Volkswagen AG folgten im Berichtszeitraum dem negativen Trend an den Börsen. Automobilwerte sanken teilweise überdurchschnittlich.

AKTIENMÄRKTE UND KURSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AKTIEN

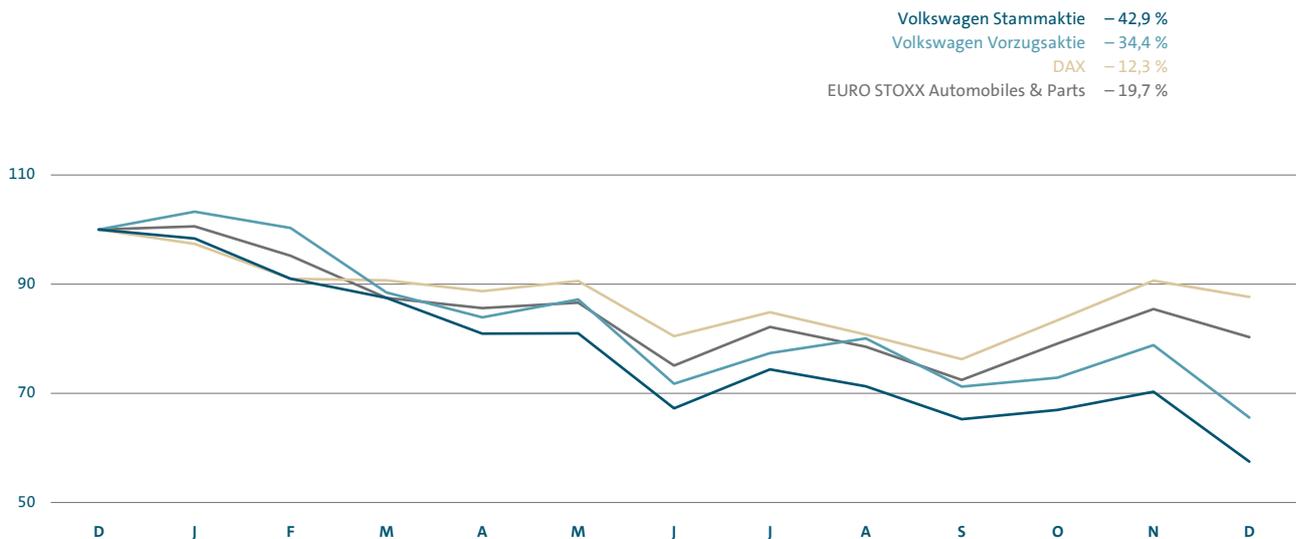
Im Geschäftsjahr 2022 war die Entwicklung an den internationalen Aktienmärkten zunächst von der Sorge der Anleger über mögliche Zinserhöhungen angesichts steigender Inflationsraten sowie über die Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 überschattet. Nach dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts im Februar 2022, den ergriffenen Sanktionen gegen Russland sowie steigenden Rohstoff- und Energiepreisen, die die Inflation steigen ließen, gerieten die internationalen Börsen unter Druck. Hinzu kamen die strikten Einschränkungen im Rahmen der verfolgten Null-Covid-Strategie in China, die international die Anspannung in den Lieferketten erhöhten. Im weiteren Verlauf des Berichtsjahres verstärkte sich der Abwärtstrend der Kurse bedingt durch die fortdauernden Auseinandersetzungen in der Ukraine, zunehmende Sorgen um eine ausreichende Energieversorgung, gestiegene Materialkosten, eine anhaltend hohe Inflation sowie die daraus resultierende straffere Geldpolitik der Notenbanken.

Der deutsche Aktienindex (DAX) lag zum Jahresanfang noch knapp über seinem bisherigen Rekord aus dem November 2021. Danach überwogen die Befürchtungen vor einer Straffung der Geldpolitik in den USA. Der Russland-Ukraine-Konflikt und die dadurch ausgelöste Furcht vor einer Energiekrise und ihren wirtschaftlichen Folgen verunsicherte die Marktteilnehmer und belastete den Kapitalmarkt. Die von der Europäischen Zentralbank angesichts der hohen Inflation eingeleitete Zinswende und die Rezessionsängste ließen den DAX weiter fallen. Im vierten Quartal erholten sich die Kurse deutlich; der DAX lag dennoch vor allem unter dem Eindruck der hohen Dynamik im Infektionsgeschehen des Coronavirus in China am Jahresende 2022 um 12% unter dem Vorjahreskurs.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG folgten dem Trend an den Börsen. Konjunktursensible Automobilwerte sanken teilweise überdurchschnittlich. Mit Ankündigung des Börsengangs der Porsche AG konnte sich die Volkswagen Aktie zeitweise vom allgemeinen Trend lösen. Wenn gleich die guten Operativen Ergebnisse positiv vom Markt aufgenommen wurden, lagen der Jahresschlusskurs 2022 der Vorzugsaktie um 34% und der Stammaktie um 43% – jeweils nach Korrektur um die Sonderdividende von 19,06€ je Aktie – unter dem Vorjahreswert.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2021 BIS DEZEMBER 2022

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2021 = 100



KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2022

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	279,40	145,00	147,65
	Datum	05.01.	28.12.	30.12.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	193,10	114,88	116,42
	Datum	14.01.	22.12.	30.12.
DAX	Kurs	16.272	11.976	13.924
	Datum	05.01.	29.09.	30.12.
ESTX Auto & Parts	Kurs	684	453	506
	Datum	05.01.	05.07.	30.12.

AUSSERORDENTLICHE HAUPTVERSAMMLUNG

Am 16. Dezember 2022 fand im CityCube Berlin die außerordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG statt. Sie stand im Zusammenhang mit dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, bei dem 25% der Vorzugsaktien an der Porsche AG am Kapitalmarkt platziert wurden. Gleichzeitig erwarb die Porsche SE 25% der Stammaktien an der Porsche AG zuzüglich einer Stammaktie mittelbar von der Volkswagen AG. Um ihre Aktionäre an der erfolgreichen Gesamttransaktion teilhaben zu lassen, hat die Volkswagen AG der Hauptversammlung eine Abänderung des bereits auf der ordentlichen Hauptversammlung am 12. Mai 2022 gefassten Gewinnverwendungsbeschlusses vorgeschlagen. Ziel war die Zahlung einer Sonderdividende an Stamm- und Vorzugsaktionäre der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2021, die zusätzlich zu den bereits im Mai 2022 an die Aktionäre ausgezahlten Dividenden von 7,50€ je dividendenberechtigter Stammaktie und von 7,56€ je dividendenberechtigter Vorzugsaktie geleistet werden sollte.

Die Präsenz der Stammaktien auf der außerordentlichen Hauptversammlung betrug 94,02%. Mit einer Mehrheit von 99,9974% der abgegebenen Stimmen billigten die Aktionäre die Zahlung einer Sonderdividende von 19,06€ je dividendenberechtigter Stammaktie und je dividendenberechtigter Vorzugsaktie. Die Auszahlung der Sonderdividende erfolgte am 9. Januar 2023.

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.

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 2022 eine Dividende von 8,70€ je Stammaktie und 8,76€ je Vorzugsaktie vor. Auf dieser Basis beträgt die Ausschüttungssumme insgesamt 4,4 (3,8) Mrd. €, ohne Sonderdividende anlässlich des Porsche Börsengangs. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem Konzernergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Sie beträgt für das Berichtsjahr 29,4% und lag im Vorjahr bei 25,4%, ohne Sonderdividende anlässlich des Porsche Börsengangs. Eines unserer strategischen Ziele ist eine Ausschüttungsquote von mindestens 30%.

DIVIDENDENRENDITE

Auf Basis des Dividendenvorschlags für das Berichtsjahr liegt die Dividendenrendite der Volkswagen Stammaktie, gemessen am Schlusskurs des letzten Handelstages 2022, bei 5,9 (2,9)%, ohne Sonderdividende anlässlich des Porsche Börsengangs. Für die Vorzugsaktie ergibt sich eine Dividendenrendite von 7,5 (4,3)%, ohne Sonderdividende anlässlich des Porsche Börsengangs.

ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Stammaktie für das Geschäftsjahr 2022 lag bei 29,63 (29,59)€. Bei den Vorzügen ergab sich ein unverwässertes Ergebnis je Aktie von 29,69 (29,65)€. Die Berechnung basiert gemäß IAS 33 auf der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Berichtsjahres in Umlauf befindenden 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.

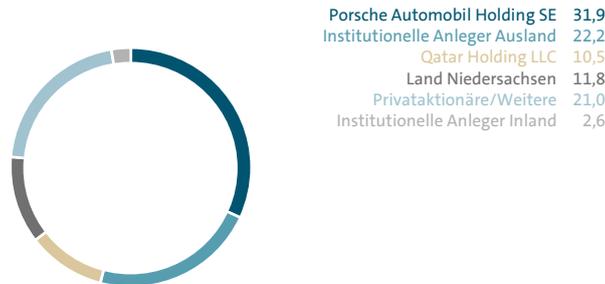
Zur Ermittlung des Ergebnisses je Aktie siehe auch Angabe „Ergebnis je Aktie“ im Anhang zum Konzernabschluss 2022.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2022

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG betrug zum Ende des Berichtsjahres 1.283.315.873,28€. Es folgt eine grafische Darstellung der Aktionärsstruktur der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2022.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2022

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.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/news-and-publications/Voting_Rights.html 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		2022	2021	2020	2019	2018	
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	€	8,70	7,50	4,80	4,80	4,80	
je Vorzugsaktie	€	8,76	7,56	4,86	4,86	4,86	
Dividendenausschüttung ¹							
auf Stammaktien	Mio. €	4.374	3.772	2.419	2.419	2.419	
auf Vorzugsaktien	Mio. €	1.806	1.559	1.002	1.002	1.002	
Wertentwicklung der Aktien ²		2022	2021	2020	2019	2018	
Stammaktie							
Jahresendkurs	€	147,65	258,40	170,10	173,25	139,10	
Kursentwicklung	%	-42,9	+51,9	-1,8	+24,6	-17,5	
Jahreshöchstwert	€	279,40	327,20	183,10	182,50	188,00	
Jahrestiefstwert	€	145,00	165,70	101,50	135,60	131,10	
Vorzugsaktie							
Jahresendkurs	€	116,42	177,48	152,42	176,24	138,92	
Kursentwicklung	%	-34,4	+16,4	-13,5	+26,9	-16,5	
Jahreshöchstwert	€	193,10	246,55	185,52	184,24	188,50	
Jahrestiefstwert	€	114,88	144,80	87,20	134,76	133,70	
Beta-Faktor ³	Faktor	1,55	1,16	1,26	1,17	1,17	
Börsenwert am 31.12.	Mrd. €	67,6	112,8	81,6	87,5	69,7	
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG am 31.12.		Mrd. €	165,4	144,4	127,0	121,8	117,1
Börsenwert zu Eigenkapital	Faktor	0,41	0,78	0,64	0,72	0,60	
Kennzahlen je Aktie		2022	2021	2020	2019	2018	
Ergebnis je Stammaktie ⁴							
unverwässert	€	29,63	29,59	16,60	26,60	23,57	
verwässert	€	29,63	29,59	16,60	26,60	23,57	
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG am 31.12.		€	329,90	288,15	253,44	242,93	233,63
Kurs-Gewinn-Verhältnis ⁵							
Stammaktie	Faktor	5,0	8,7	10,2	6,5	5,9	
Vorzugsaktie	Faktor	3,9	6,0	9,1	6,6	5,9	
Dividendenrendite ⁶							
Stammaktie	%	5,9	2,9	2,8	2,8	3,5	
Vorzugsaktie	%	7,5	4,3	3,2	2,8	3,5	
Börsenumsätze ⁷		2022	2021	2020	2019	2018	
Umsatz Volkswagen Stammaktien		Mrd. €	2,7	6,1	3,1	3,3	4,3
	Mio. Stück	13,5	23,3	21,6	20,9	28,0	
Umsatz Volkswagen Vorzugsaktien		Mrd. €	44,9	58,8	49,8	41,0	54,1
	Mio. Stück	302,2	300,4	361,2	266,0	346,6	
Anteil Volkswagen am DAX-Umsatz		%	4,7	6,6	4,7	4,6	5,4

1 Die Angaben beziehen sich für die Jahre 2018 bis 2021 auf die jeweils im Folgejahr ausgeschüttete Dividende. Für das Jahr 2021 ohne die Sonderdividende aufgrund des Porsche IPO. Für das Jahr 2022 handelt es sich um den Dividendenvorschlag.

2 Xetra-Kurse.

3 Zur Ermittlung siehe Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ im vorliegenden Geschäftsbericht.

4 Zur Ermittlung siehe Angabe „Ergebnis je Aktie“ im Anhang zum Konzernabschluss.

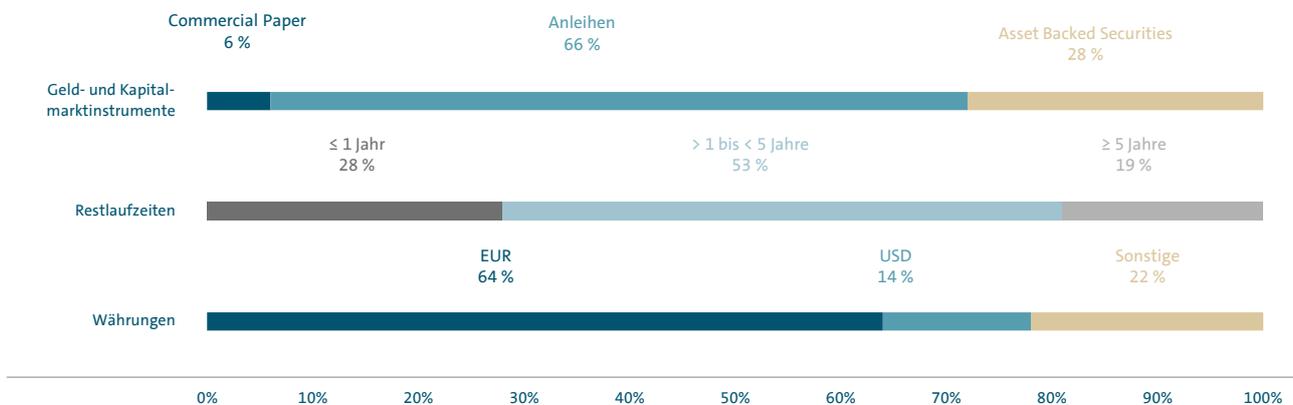
5 Verhältnis des Jahresendkurses zum Ergebnis je Aktie.

6 Dividende je Aktie bezogen auf den Jahresendkurs.

7 Orderbuchumsätze an der elektronischen Handelsplattform Xetra (Deutsche Börse).

REFINANZIERUNGSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Stand 31. Dezember 2022



REFINANZIERUNG

Trotz eines volatilen und schwierigen Marktumfeldes war der Volkswagen Konzern im Jahr 2022 mehrfach erfolgreich auf den internationalen Kapitalmärkten aktiv.

Die im März 2015 begebene Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen von 1,1 Mrd.€ wurde im Februar mit Wirkung zum 20. März 2022 gekündigt.

Die Volkswagen International Finance N.V. platzierte im März 2022 zwei Hybridanleihen mit einem Gesamtvolumen von 2,25 Mrd.€. Die Transaktion diente teilweise der Refinanzierung der im Jahr 2017 begebenen Hybridanleihe, die im November mit Wirkung zum 14. Dezember 2022 fristgerecht gekündigt wurde. Im Juni 2022 folgte der zweite Green Bond unter dem in 2020 vorgestellten Green Finance Framework. Mit 1,5 Mrd.€ konnten die Aufwendungen aus dem Green-Project-Portfolio der Jahre 2017 bis 2020 beinahe vollständig refinanziert werden. Im November 2022 stellte der Volkswagen Konzern ein neues Green Finance Framework vor. Dieses ermöglicht es dem Unternehmen, EU-taxonmiekonforme Investitionsausgaben zu finanzieren, wobei Volkswagen sich freiwillig auf vollelektrische Fahrzeuge beschränkt. Darauf basierend konnten noch im selben Monat 2,5 Mrd.€ über drei grüne Anleihen platziert werden.

Über den amerikanischen Refinanzierungsmarkt konnte die Volkswagen Group of America Finance, LLC im Mai 2022 3 Mrd. USD von Investoren aufnehmen. In Kanada wurden im November 2022 Schuldverschreibungen in Höhe von 750 Mio. CAD ausgegeben.

Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen wurden öffentliche Euro-Benchmark-Anleihen über insgesamt 2 Mrd.€ begeben. Ergänzend wurden Wertpapiere in diversen Währungen und Regionen emittiert.

Neben der Platzierung 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 Japan und China begeben.

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

Der Anteil der festverzinslichen Instrumente war im vergangenen Jahr in etwa dreimal 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 2022 genutzt wurden, und veranschaulicht die finanzielle Flexibilität des Volkswagen Konzerns:

Finanzinstrumente	Rahmen Mrd. €	Ausnutzung am 31.12.2022 Mrd. €
Commercial Paper	42,0	8,7
Anleihen	194,3	95,7
davon Hybrid-Emissionen		13,9
Asset Backed Securities	104,9	41,3

Die im Dezember 2019 durch die Volkswagen AG abgeschlossene syndizierte Kreditlinie in Höhe von 10,0 Mrd. € war zum Jahresende 2022 ungenutzt.

Bei weiteren Konzerngesellschaften bestanden syndizierte Kreditlinien über insgesamt 12,4 Mrd. €, von denen 0,4 Mrd. € gezogen wurden. Weiterhin bestanden im Volkswagen Konzern in verschiedenen Ländern mit nationalen und internationalen Banken bilaterale, bestätigte Kreditlinien über insgesamt 4,9 Mrd. €, von denen 0,6 Mrd. € genutzt wurden.

RATINGS

	VOLKSWAGEN AG		VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG		VOLKSWAGEN BANK GMBH		TRATON SE	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Standard & Poor's								
kurzfristig	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	-	-
langfristig	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB	BBB
Ausblick	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil
Moody's Investors Service								
kurzfristig	P-2	P-2	P-2	P-2	P-1	P-1	-	-
langfristig	A3	A3	A3	A3	A1	A1	Baa2	Baa1
Ausblick	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	negativ

Die Rating-Agentur Standard & Poor's bestätigte im Oktober und November 2022 die kurz- und langfristigen Ratings mit A-2 beziehungsweise BBB+ für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH. Für die TRATON SE wurde im Juli 2022 das langfristige Rating mit BBB ebenfalls bestätigt. Der Ausblick für alle Gesellschaften ist unverändert „stabil“.

Moody's Investors Service bestätigte im Juni und Dezember 2022 die kurz- und langfristigen Ratings der Volkswagen AG und der Volkswagen Financial Services AG mit P-2 beziehungsweise A3 sowie der Volkswagen Bank GmbH mit P-1 beziehungsweise A1. Der Ausblick ist unverändert „stabil“. Für die TRATON SE wurde das langfristige Rating um eine Stufe von Baa1 auf Baa2 gesenkt. Grund ist die höhere Verschuldung im Zusammenhang mit der Übernahme von Navistar, dem Squeeze-out bei der MAN SE und den Rückstellungen im EU-Kartellverfahren. Der Ausblick wurde auf „stabil“ angehoben.

ESG-RATINGS

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

Nach Bekanntwerden der Dieseldramatik wurde der Volkswagen Konzern in zahlreichen ESG-Ratings deutlich abgestuft. Mit dem erfolgreichen Abschluss des Monitorships und der Wiederaufnahme des Konzerns in den UN Global Compact konnte eine Verbesserung der ESG-Performance erzielt werden. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich unsere Bewertung in 2022 im ESG-Rating von Sustainalytics von 29,6 auf 26,1 verbessert. Unser Score bei MSCI bleibt bei B und bei ISS weiterhin bei C. Ebenso ist Volkswagen im Dow Jones Sustainability Index Europe vertreten. Darüber hinaus wurde Volkswagen im Geschäftsjahr 2022 im CDP Climate Rating unverändert mit A- bewertet und im Water Disclosure Project (WDP) mit A.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Vor dem Hintergrund eines weltweit beeinträchtigten Marktumfelds und der weiterhin eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung konnte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr deutlich höhere Umsätze erzielen und sein Operatives Ergebnis steigern.

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 sonstigen 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 seit Juli 2021 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 2022 NACH SEGMENTEN

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse	210.371	39.516	3.565	46.847	300.299	-21.067	279.232
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	17.153	1.588	281	5.656	24.677	-2.553	22.124
in % der Umsatzerlöse	8,2	4,0	7,9	12,1			7,9
Sachinvestitionen und aktivierte Entwicklungskosten	20.125	1.907	84	217	22.334	338	22.672

BÖRSENGANG DER PORSCHÉ AG

Im Rahmen des Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG) konnten am 28. September 2022 insgesamt 113.875.000 Vorzugsaktien der Porsche AG zu einem Platzierungspreis von 82,50€ je Vorzugsaktie und damit zu einem Wert von insgesamt rund 9,4 Mrd.€ erfolgreich bei Investoren platziert werden – einschließlich 14.853.260 Vorzugsaktien, um mögliche Mehrzuteilungen abzudecken. Die auf den Inhaber lautenden stimmrechtslosen Stückaktien ohne Nennbetrag stammen aus dem Bestand der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart – einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Volkswagen AG. Die gesamte Anzahl der im Rahmen des Börsengangs angebotenen Vorzugsaktien entsprach bis zu 25% des Vorzugsaktienkapitals der Porsche AG (inklusive Mehrzuteilungen). Die stimmrechtslosen Vorzugsaktien der Porsche AG werden seit dem 29. September 2022 im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt. Bis zur vorzeitigen Beendigung der Stabilisierungsperiode am 11. Oktober 2022 wurden insgesamt 3.794.199 Vorzugsaktien wieder am Markt zurückgekauft. Der Free-Float der Vorzugsaktien beträgt damit nach Beendigung der Stabilisierungsperiode 24,2% und umfasst 110.080.801 Vorzugsaktien.

Zusätzlich hat Volkswagen im Zusammenhang mit dem Börsengang eine Beteiligung von 25% der Porsche AG Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie an die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche SE), veräußert. Als Gegenleistung hat sich die Porsche SE verpflichtet, einen Kaufpreis von rund 10,1 Mrd.€ an Volkswagen zu zahlen; dieser Kaufpreis beinhaltet eine Prämie von 7,5% auf den Platzierungspreis der Vorzugsaktien je Aktie. Der Vollzug des Erwerbs der Stammaktien erfolgt in zwei Tranchen zu 79.712.501 beziehungsweise 34.162.500 Aktien.

Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns hat sich durch die Transaktionen nach Berücksichtigung von direkt mit dem Eigenkapital verrechneten Bankprovisionen und -gebühren in Höhe von 0,1 Mrd.€ um 19,1 Mrd.€ erfolgsneutral erhöht, wovon 10,8 Mrd.€ als Anteile von Minderheiten ausgewiesen werden. Der Mittelzufluss für die Vorzugsaktien sowie die erste Tranche der Stammaktien ist zu Beginn des vierten Quartals 2022 erfolgt.

Aufgrund des Beschlusses auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 bestand die Verpflichtung zur Zahlung der um 19,06€ je Stamm- und Vorzugsaktie erhöhten Dividende („Sonderdividende“), was zu einer Gesamtverpflichtung gegenüber den Anteilseigner der Volkswagen AG in Höhe von 9,6 Mrd.€ führte. Hierfür wurde zum Bilanzstichtag unter Berücksichtigung der nachfolgend beschriebenen Aufrechnung eine entsprechende Verbindlichkeit erfasst. Der Mittelabfluss war für den 9. Januar 2023 terminiert und ist an diesem Tag erfolgt.

Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich auf eine Aufrechnung der Verpflichtung gegenüber der Porsche SE auf Zahlung der Sonderdividende mit dem Anspruch der Volkswagen AG auf die Zahlung des noch ausstehenden Kaufpreises für die zweite Tranche der Stammaktien geeinigt. Die Kaufpreisforderung der zweiten Tranche in Höhe von 3,0 Mrd.€ und die Dividendenverbindlichkeit in Höhe von 3,1 Mrd.€ werden daher im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 saldiert ausgewiesen. Mit der Zahlung der Sonderdividende am 9. Januar 2023 wurde die Aufrechnung vollzogen.

Die Beschäftigten der Volkswagen AG und der Volkswagen Sachsen GmbH sollen über eine Einmalzahlung von bis zu 2.000€ pro Mitarbeiter am wirtschaftlichen Erfolg der Platzierung der Vorzugsaktien und der Veräußerung der Stammaktien an der Porsche AG partizipieren. Hierfür wurde zum Bilanzstichtag eine Verbindlichkeit in Höhe von 0,3 Mrd.€ erfasst. Am 17. Oktober 2022 haben Vorstand und Betriebsrat der Porsche AG eine Sonderzahlung an die Mitarbeiter zum erfolgreichen Börsengang kommuniziert, welche im vierten Quartal 2022 aufwandswirksam erfasst und ausgezahlt wurde. Insgesamt beträgt der Bonus an Mitarbeiter im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG im Volkswagen Konzern zum Bilanzstichtag 0,5 Mrd.€.

ÜBERNAHME EUROPCAR

Volkswagen hatte 2021 mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Holdings B.V. ein gemeinsames öffentliches Übernahmeangebot auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A., Paris/Frankreich (Europcar) über die Konsortialgesellschaft Green Mobility Holding S.A. (GMH) mit Sitz in Strassen/Luxembourg abgegeben. Ende Mai 2022 erfolgte die letzte kartellrechtliche Freigabe durch die EU-Kommission. Innerhalb einer verlängerten Angebotsfrist gab die französische Finanzmarktaufsichtsbehörde den Europcar Aktionären die Möglichkeit, ihre Aktien der Konsortialgesellschaft anzudienen. Insgesamt nahmen 93,6% der Europcar Aktionäre das Angebot an. Das Konsortium hat Mitte Juni 2022 gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernommen. Da die Annahmquote über 90% lag, wurde im Juli 2022 ein Squeeze-out-Verfahren für die noch verbleibenden Europcar Aktien eingeleitet und ein Delisting vorgenommen. Seit 13. Juli 2022 hält die Konsortialgesellschaft 100% der Europcar Anteile. Der Kaufpreis liegt bei 51 Cent je Europcar Aktie.

Ende Juni 2022 wurde der gesamte auf Volkswagen entfallende Kaufpreisanteil in Höhe von 1,7 Mrd. € in die GMH eingelegt. Die Gesellschaft, an der Volkswagen 66% der Anteile hält, wird im Volkswagen Konzernabschluss aufgrund der vertraglich vereinbarten gemeinsamen Beherrschung nach der Equity-Methode bilanziert. Zudem ist Volkswagen Stillhalter von Put-Optionen der anderen Konsortialgesellschafter und die anderen Gesellschafter haben Volkswagen Call-Optionen auf ihre Anteile an der Konsortialgesellschaft eingeräumt. Die Optionen mit Attestor wurden im Dezember 2022 langfristig verlängert. Aus der Bewertung der Optionen ergab sich insgesamt im Berichtsjahr ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,3 Mrd. €, der im Finanzergebnis erfasst wurde.

BROSE SITECH SP. Z O.O. TRANSAKTION

Nach Erfüllung aller Vollzugsbedingungen haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zu Jahresbeginn 2022 ein gemeinsames Unternehmen im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschaffen. Dafür beteiligte sich Brose zur Hälfte an der bisherigen Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem gemeinsamen Unternehmen halten Brose und Volkswagen jeweils 50%, wobei Brose die industrielle Führung übernommen hat und das gemeinsame Unternehmen – Brose Sitech Sp. z o.o. – beherrscht. Volkswagen bilanziert Brose Sitech aufgrund des vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode. Aus der Umstellung der Bilanzierungsmethode ergab sich kein wesentlicher Ergebniseffekt für den Volkswagen Konzern.

ERWERB NAVISTAR

Am 1. Juli 2021 hat eine Gesellschaft der TRATON GROUP alle ausstehenden Anteile des US-amerikanischen Nutzfahrzeugherstellers Navistar International Corporation (Navistar) mit Sitz in Lisle, Illinois/USA erworben. Aufgrund der Größe der Transaktion konnten die internen Prüfungen der Kaufpreisallokation zugrunde liegenden Informationen erst im laufenden Geschäftsjahr abgeschlossen werden. Aus der Aktualisierung der Kaufpreisallokation ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns.

WERTBERICHTIGUNG DER ARGO AI

Volkswagen hat im 3. Quartal 2022 die strategische Entscheidung getroffen, zur Entwicklung autonomen Fahrens nicht weiter in Argo AI, LLC Pittsburgh/USA (Argo AI) zu investieren. Da Argo AI zuvor nicht in der Lage war, neue Investoren zu gewinnen, wurde die Beteiligung in Ermangelung zu erwartender Rückflüsse vollständig wertberichtigt. Hieraus resultierte im Geschäftsjahr 2022 ein Aufwand von 1,9 Mrd. €, der im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wird. Es ist geplant, dass Argo AI abgewickelt wird.

RUSSLAND-UKRAINE-KONFLIKT

Im Berichtsjahr führten der fortdauernde Russland-Ukraine-Konflikt, die russische Teilmobilisierung sowie die weiteren Verschärfungen der Sanktionen der westlichen Staatengemeinschaft gegen Russland zu einer angepassten Risikoeinschätzung in Bezug auf die Situation in Russland.

Daraus konkretisierte sich im Volkswagen Konzern die Einstellung der geschäftlichen Tätigkeiten in Russland. In diesem Zusammenhang wurden einzelne Gesellschaften bereits veräußert beziehungsweise weitere Verkaufsverhandlungen gestartet. Auf Basis dieser Neueinschätzung wurden im Geschäftsjahr umfassende Wertberichtigungen auf Vermögenswerte von Produktionsstätten und Finanzdienstleistungsgesellschaften erfasst sowie Risikovorsorgen insbesondere für erwartete externe Aufwendungen aus der Einstellung der Tätigkeiten in Russland vorgenommen.

Insgesamt wurde im Berichtsjahr durch die unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts ein Aufwand in Höhe von rund 2 Mrd. € erfasst, welcher in den Kosten der Umsatzerlöse sowie im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen wird. Dies belastete den Konzernbereich Automobile in Höhe von 1,5 Mrd. € und den Konzernbereich Finanzdienstleistungen in Höhe von 0,5 Mrd. €.

ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE BETEILIGUNGEN

Die Porsche AG hat im Dezember eine Vereinbarung mit einem unabhängigen konzernfremden Investor über die Veräußerung zweier russischer Vertriebsgesellschaften des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, OOO Porsche Russland, Moskau/Russland und OOO Porsche Center Moscow, Moskau/Russland sowie einer russischen Gesellschaft, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet ist, OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau/Russland, geschlossen. Des Weiteren wurde mit diesem Investor eine Vereinbarung über die Rückkaufoption getroffen, die frühestens fünf und spätestens zehn Jahre nach Veräußerung ausgeübt werden kann. Die rechtliche Übertragung des Eigentums an den russischen Tochterunternehmen der Porsche AG unterliegt zum Stichtag der noch ausstehenden Zustimmungen der russischen Behörden. Aktuell ist davon auszugehen, dass die rechtliche Übertragung des Eigentums und eine finale Feststellung des Kaufpreises innerhalb des ersten Quartals des Jahres 2023 stattfinden wird.

Im 4. Quartal 2022 wurde beschlossen, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugehörigen vollkonsolidierten Tochtergesellschaften OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland, OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland zu veräußern. Nach Beschlussfassung durch die zuständigen Gremien wurde bereits mit der Umsetzung eines Veräußerungsplans begonnen, dessen Abschluss voraussichtlich im ersten Halbjahr 2023 erwartet wird.

Am 15. Dezember 2022 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG beschlossen, das MAN ES Gasturbinengeschäft der MAN Energy Solutions SE, Augsburg und der MAN Energy Solutions Schweiz AG, Zürich/Schweiz mittels Asset Deal an die CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/China und deren noch zu gründenden Tochtergesellschaften deutschen und schweizerischen Rechts zu veräußern. Die Transaktion wird voraussichtlich innerhalb der nächsten 12 Monate abgeschlossen sein.

Die Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden wurden gemäß IFRS 5 zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten angesetzt.

SONDEREINFLÜSSE

Sondereinflüsse umfassen bestimmte Sachverhalte im Abschluss, deren gesonderte Angabe nach Einschätzung des Vorstands nützlich ist, um den wirtschaftlichen Erfolg besser beurteilen zu können.

Im Geschäftsjahr 2022 ergaben sich im Operativen Ergebnis im Zusammenhang mit der Dieseldisputen negative Sondereinflüsse in Höhe von –0,4 (–0,8) Mrd. € im Bereich Pkw. Diese resultierten im Wesentlichen aus zusätzlichen Aufwendungen für Rechtsrisiken.

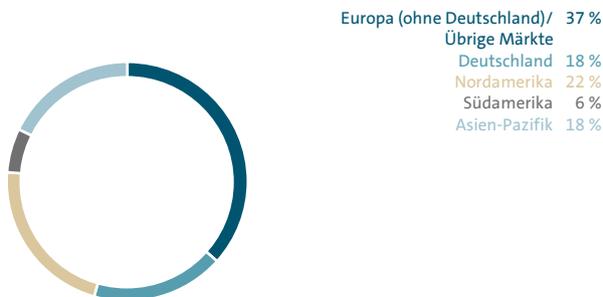
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Umsatzerlöse	279.232	250.200	232.385	206.237	46.847	43.963
Kosten der Umsatzerlöse	-227.005	-202.959	-189.567	-167.645	-37.437	-35.314
Bruttoergebnis	52.228	47.241	42.818	38.592	9.410	8.649
Vertriebskosten	-19.840	-19.228	-18.794	-18.068	-1.046	-1.160
Verwaltungskosten	-11.689	-10.420	-9.074	-7.964	-2.616	-2.456
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.426	1.682	1.518	670	-92	1.012
Operatives Ergebnis	22.124	19.275	16.468	13.230	5.656	6.045
Operative Umsatzrendite (in %)	7,9	7,7	7,1	6,4	12,1	13,8
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	2.395	2.321	2.287	2.232	109	89
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-2.476	-1.470	-2.292	-1.316	-184	-154
Finanzergebnis	-81	851	-6	915	-75	-64
Ergebnis vor Steuern	22.044	20.126	16.463	14.146	5.581	5.981
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-6.208	-4.698	-4.247	-3.179	-1.961	-1.519
Ergebnis nach Steuern	15.836	15.428	12.216	10.967	3.620	4.462
Ergebnisanteil von Minderheiten	393	46	268	-42	125	87
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	576	539	576	539	0	0
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	14.867	14.843	11.371	10.469	3.495	4.374

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

UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2022

in Prozent



UMSATZANTEILE NACH BEREICHEN 2022

in Prozent



ERTRAGSLAGE

Ertragslage des Konzerns

Von Januar bis Dezember 2022 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 279,2 Mrd.€ und übertraf damit den Vorjahreswert um 11,6%. Verbesserungen vor allem in der Preispositionierung, dem Produktmix und bei den Wechselkursen sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen hatten einen positiven, der geringere Fahrzeugabsatz infolge von Engpässen bei der Teileversorgung einen negativen Einfluss. In den Umsatzerlösen des Konzerns ist Navistar mit 10,7 (3,6) Mrd.€ enthalten und wird seit dem 1. Juli 2021 einbezogen. Im Geschäftsjahr 2022 generierte der Volkswagen Konzern 82,6 (82,3)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis verbesserte sich um 5,0 Mrd.€ auf 52,2 Mrd.€. Die Bruttomarge belief sich auf 18,7 (18,9)%.

Im Berichtsjahr konnte das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Volkswagen Konzerns um 2,5 Mrd.€ auf 22,5 Mrd.€ gesteigert werden. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen lag bei 8,1 (8,0)%. Der Anstieg des Operativen Ergebnisses ergab sich im Wesentlichen aus der verbesserten Preisdurchsetzung und dem Produktmix. Positive Effekte aus Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoff-, Währungs- und Zinssicherungen) in Höhe von 3,7 (2,7) Mrd.€ erhöhten das Konzernergebnis. Gegenläufig wirkten gestiegene Produktkosten, insbesondere für Rohstoffe, Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen in Höhe von rund 2 Mrd.€ als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts. Im Bereich Pkw waren im Berichtsjahr Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen bei SEAT in Höhe von 0,2 Mrd.€ enthalten. Im Vorjahr fielen Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Bereich Nutzfahrzeuge (0,7 Mrd.€) sowie Aufwendungen vor dem Hintergrund des EU-Kartellverfahren gegen Scania (0,5 Mrd.€) an. Im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG waren Transaktionskosten in Höhe von 0,1 Mrd.€ aufwandswirksam zu erfassen. Zudem haben die Beschäftigten der Volkswagen AG, der Volkswagen Sachsen GmbH und des Porsche AG Konzerns über eine Einmalzahlung am wirtschaftlichen Erfolg der Veräußerung von Anteilen an der Porsche AG partizipiert; hierfür wurden 0,5 Mrd.€ in den Personalkosten erfasst.

Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldramatik verringerten das Operative Ergebnis in Höhe von –0,4 (–0,8) Mrd.€. Von Januar bis Dezember 2022 übertraf das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns mit 22,1 Mrd.€ den Vorjahreswert um 2,8 Mrd.€. Die operative Umsatzrendite erhöhte sich auf 7,9 (7,7)%.

Das Finanzergebnis lag bei –0,1 (0,9) Mrd.€. Die hierin enthaltenen Zinsaufwendungen reduzierten sich bewertungsbedingt vor allem aufgrund geänderter Zinssätze zur Bewertung von Rückstellungen. Im übrigen Finanzergebnis wirkte die außerplanmäßige Abschreibung der Beteiligung an der Argo AI in Höhe von 1,9 Mrd.€ im übrigen Beteiligungsergebnis sowie Kursveränderungen, insbesondere infolge des Russland-Ukraine-Konflikts im Wertpapier- und Fondsergebnis negativ. Positive Wechselkurseinflüsse standen den beiden Effekten entgegen. Das Vorjahr war zudem durch die Bewertung von Termingeschäften zum Kauf neuer Anteile an QuantumScape belastet. Im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen lagen die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen über Vorjahr.

Im Geschäftsjahr 2022 legte das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 1,9 Mrd.€ auf 22,0 Mrd.€ zu. Die Umsatzrendite vor Steuern lag bei 7,9 (8,0)%. Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag resultierte im Berichtsjahr ein Aufwand in Höhe von 6,2 (4,7) Mrd.€, die entsprechende Steuerquote belief sich auf 28,2 (23,3)%. Das Ergebnis nach Steuern stieg im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Mrd.€ auf 15,8 Mrd.€.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Der Konzernbereich Automobile erzielte im Geschäftsjahr 2022 Umsatzerlöse in der Höhe von 232,4 (206,2) Mrd.€. Eine vorteilhafte Preispositionierung sowie Produktmix- und Wechselkursentwicklung standen der weiterhin eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung entgegen. Im Zeitraum Januar bis Dezember 2022 erhöhten sich die Umsatzerlöse im Bereich Pkw mit 9,5% spürbar. Der Bereich Nutzfahrzeuge generierte mit 31,3% sehr stark über dem Vorjahr liegende Umsatzerlöse, hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Vorjahr das Geschäft von Navistar erst ab Juli 2021 enthalten war. Die Umsatzerlöse im Bereich Power Engineering waren gegenüber 2021 spürbar höher. 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.

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

Mio. €	2022	2021
Pkw		
Umsatzerlöse	189.304	172.868
Operatives Ergebnis	14.600	13.051
Operative Umsatzrendite (in %)	7,7	7,5
Nutzfahrzeuge¹		
Umsatzerlöse	39.516	30.092
Operatives Ergebnis	1.588	134
Operative Umsatzrendite (in %)	4,0	0,4
Power Engineering		
Umsatzerlöse	3.565	3.278
Operatives Ergebnis	281	45
Operative Umsatzrendite (in %)	7,9	1,4

1 Ab 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

Die Kosten der Umsatzerlöse legten unter anderem aufgrund höherer Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe) und höherer ergebniswirksam verrechneter Forschungs- und Entwicklungskosten zu. Ihr Anteil an den Umsatzerlösen lag auf dem Niveau des Vorjahres. Da die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten stark zunahmen, lag die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, im Berichtsjahr mit 8,1 (7,6)% über dem Wert des Vorjahres. Neben neuen Modellen standen vor allem die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios, die Digitalisierung, neue Technologien und der Weiterentwicklung der modularen und elektrischen Baukästen und Plattformen im Fokus.

Im Geschäftsjahr 2022 erhöhten sich sowohl die Vertriebskosten als auch die Verwaltungskosten im Vergleich zum Vorjahr. Der Anteil der Vertriebskosten an den Umsatzerlösen war dabei rückläufig, während der Anteil der Verwaltungskosten nahezu unverändert blieb. Das Sonstige betriebliche Ergebnis belief sich auf 1,5 (0,7) Mrd. €. Positive Effekte resultierten aus der Fair-Value-Bewertung und Realisierung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting in Höhe von 2,9 (2,4) Mrd. €, negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik sowie Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen hatten in beiden Zeiträumen einen gegenläufigen Einfluss. Der Vorjahreszeitraum war außerdem durch Aufwendungen im Zusammenhang mit dem EU-Kartellverfahren gegen Scania im Bereich Nutzfahrzeuge beeinflusst.

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2022 verbesserte sich das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile um 3,2 Mrd. € auf 16,5 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite im Konzernbereich Automobile nahm auf 7,1 (6,4)% zu. Hierzu trugen im Wesentlichen Verbesserungen in der Preisdurchsetzung und im Produktmix bei. Im Vergleich zum Vorjahr hatten der Absatzrückgang infolge von Engpässen in der Teileversorgung, höhere Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe), Belastungen aus dem Russland-Ukraine-Konflikt sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG einen negativen Einfluss. Die im Geschäftsjahr 2022 zu erfassenden negativen Sondereinflüsse waren geringer als ein Jahr zuvor.

Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen erhöhte sich um 2,9 Mrd. € auf 16,9 Mrd. €, die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen stieg auf 7,3 (6,8)%.

Von der Geschäftsentwicklung unserer At Equity einbezogenen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen profitieren wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzentnahmen, da die Ergebnisse dieser Joint Ventures im Finanzergebnis bilanziert werden.

Ertragslage im Finanzdienstleistungsbereich

Mit 46,8 Mrd.€ wies der Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Geschäftsjahr 2022 um 6,6% höhere Umsatzerlöse aus als im Vorjahreszeitraum. Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen proportional zu.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen fiel mit 5,7 Mrd.€ um 0,4 Mrd.€ niedriger aus als ein Jahr zu. Der Rückgang resultierte vor allem aus Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts, die im Sonstigen betrieblichen Ergebnis zu erfassen waren. Die weiterhin große Nachfrage bei Gebrauchtwagen und positive Effekte aus Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (Zins-sicherung) wirkten positiv. Die operative Umsatzrendite nahm auf 12,1 (13,8)% ab. Die Eigenkapitalrendite vor Steuern belief sich auf 14,0 (17,3)%.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement des Volkswagen Konzerns umfasst die Themenbereiche Liquiditätsmanagement, Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreissrisiken 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 Liquiditätsbündelungskonzeptes 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 Waretermingeschäften 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.

FINANZLAGE

Finanzielle Situation des Konzerns

Im Berichtsjahr nahm der Brutto-Cashflow des Volkswagen Konzerns ergebnisbedingt auf 49,3 (43,7) Mrd. € zu. Die Veränderung im Working Capital lag bei –20,8 (–5,1) Mrd. €. Ein geringerer Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte und ein höherer Aufbau der Verbindlichkeiten konnten einen Aufbau der Vorräte und der Forderungen sowie einen Abbau der sonstigen Rückstellungen im Vergleich zum Vorjahr nicht kompensieren. Die Mittelabflüsse aus der Dieseldematik fielen höher aus als im Jahr 2021. Im Geschäftsjahr 2022 führte die Zahlung der Geldbuße aus dem EU-Kartellverfahren gegen Scania zu einem Mittelabfluss in Höhe von 0,9 Mrd. €. Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft ging in der Folge um 10,1 Mrd. € auf 28,5 Mrd. € zurück.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns erhöhte sich im Geschäftsjahr 2022 um 1,3 Mrd. € auf 25,5 Mrd. €. Hierin enthalten ist auch der gesamte auf Volkswagen entfallende und in die Green Mobility Holding eingelegte Kaufpreisanteil in Höhe von 1,7 Mrd. € für den Erwerb von Europcar.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss in Höhe von 4,2 Mrd. €; im Vorjahr flossen Mittel in Höhe von 7,8 Mrd. € ab. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden, die Rückzahlungen der im Februar und November 2022 gekündigten Hybridanleihen sowie die Begebung der im März 2022 erfolgreich platzierten Hybridanleihen, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG aus der Gewinnverwendung für das Geschäftsjahr 2021 in Höhe von 3,8 Mrd. € sowie den Mittelzufluss aus dem Börsengang der Porsche AG (teilweiser Mittelzufluss aus dem Anteilsverkauf der Stamm- und Vorzugsaktien) in Höhe von 16,1 Mrd. €. Am Ende des Geschäftsjahres belief sich der Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns auf 29,7 (39,1) Mrd. €.

Ende Dezember 2022 lag die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns bei –125,8 Mrd. €; am 31. Dezember 2021 hatte sie –136,6 Mrd. € betragen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2022 verzeichnete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cashflow, der mit 33,2 Mrd. € den Vorjahreswert um 4,1 Mrd. € übertraf. Der Anstieg ergab sich vor allem aus dem besseren Ergebnis. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf –3,3 (3,4) Mrd. € und resultierte im Vorjahresvergleich im Wesentlichen aus einem Aufbau der Vorräte sowie einem Abbau der sonstigen Rückstellungen denen ein höherer Aufbau der Verbindlichkeiten entgegen stand.

Die Liquiditätsabflüsse aus der Dieseldematik waren höher als ein Jahr zuvor. Für die Zahlung der Geldbuße aus dem EU-Kartellverfahren gegen Scania flossen im Geschäftsjahr 2022 Mittel ab. In der Folge ging der Cashflow aus dem laufenden Geschäft mit 29,9 Mrd. € um 2,5 Mrd. € zurück.

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	39.123	33.432	24.899	23.758	14.224	9.674
Ergebnis vor Steuern	22.044	20.126	16.463	14.146	5.581	5.981
Ertragsteuerzahlungen	-4.415	-4.216	-3.561	-3.329	-854	-887
Abschreibungen ²	30.670	27.473	20.854	18.378	9.816	9.094
Veränderung der Pensionen	898	992	857	947	41	45
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	575	787	639	839	-64	-52
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	-511	-1.473	-2.089	-1.938	1.578	465
Brutto-Cashflow	49.261	43.690	33.163	29.044	16.097	14.646
Veränderung Working Capital	-20.765	-5.056	-3.299	3.358	-17.466	-8.415
Veränderung der Vorräte	-8.385	2.110	-8.262	624	-123	1.486
Veränderung der Forderungen	-3.207	1.888	-529	421	-2.678	1.466
Veränderung der Verbindlichkeiten	8.586	1.856	8.179	2.009	407	-153
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-2.754	951	-2.934	938	180	14
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-8.711	-16.205	406	-536	-9.117	-15.669
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-6.294	4.345	-158	-97	-6.136	4.442
Cashflow laufendes Geschäft	28.496	38.633	29.865	32.402	-1.369	6.231
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-25.454	-24.181	-25.058	-23.793	-396	-388
davon: Sachinvestitionen	-12.948	-10.655	-12.731	-10.496	-217	-159
Entwicklungskosten (aktiviert)	-9.723	-7.843	-9.723	-7.843	0	0
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-3.219	-6.151	-2.997	-5.882	-222	-268
Netto-Cashflow⁴	3.042	14.453	4.807	8.610	-1.765	5.843
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-16.368	-1.948	-15.052	-933	-1.316	-1.015
Investitionstätigkeit	-41.822	-26.128	-40.110	-24.726	-1.712	-1.403
Finanzierungstätigkeit	4.225	-7.754	8.621	-7.375	-4.396	-380
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	16.198	-590	16.198	-590	0	0
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-235	-1.071	-235	-1.575	-0	504
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-285	942	-233	839	-52	102
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1	-1	1	-1	-0	-0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-9.385	5.691	-1.856	1.141	-7.529	4.550
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.12.⁵	29.738	39.123	23.042	24.899	6.695	14.224
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	49.771	34.515	30.891	16.200	18.880	18.314
Bruttoliquidität	79.509	73.637	53.934	41.099	25.575	32.539
Kreditstand	-205.312	-210.213	-10.919	-14.413	-194.393	-195.800
Nettoliquidität⁶	-125.803	-136.576	43.015	26.685	-168.818	-163.261

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

2 Saldiert mit Zuschreibungen.

3 Im Wesentlichen Bewertung von Finanzinstrumenten zu Marktwerten und Umgliederung der Ergebnisse aus Anlagen-/Beteiligungsabgängen in die Investitionstätigkeit.

4 Netto-Cashflow: Cashflow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen).

5 Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.

6 Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen gegen verbundene Unternehmen und Joint Ventures abzüglich Kreditstand (Lang- und Kurzfristige Finanzschulden).

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

Mio. €	2022	2021
Pkw		
Brutto-Cashflow	28.740	26.221
Veränderung Working Capital	-444	3.439
Cashflow laufendes Geschäft	28.296	29.659
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-23.060	-19.266
Netto-Cashflow	5.236	10.393
Nutzfahrzeuge¹		
Brutto-Cashflow	4.079	2.491
Veränderung Working Capital	-2.877	-109
Cashflow laufendes Geschäft	1.201	2.382
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-1.953	-4.453
Netto-Cashflow	-752	-2.071
Power Engineering		
Brutto-Cashflow	345	333
Veränderung Working Capital	23	29
Cashflow laufendes Geschäft	368	362
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-44	-74
Netto-Cashflow	323	287

1 Ab 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

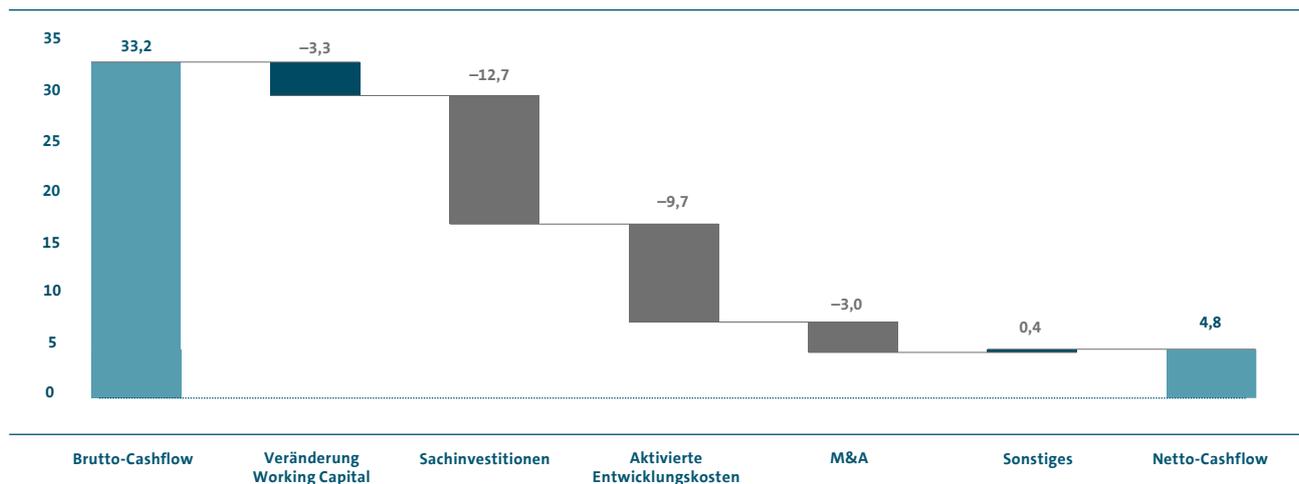
Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts stieg um 1,3 Mrd. € auf 25,1 Mrd. €. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) erhöhten sich um 2,2 Mrd. € auf 12,7 Mrd. €. Die Sachinvestitionsquote lag bei 5,5 (5,1)%. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in 2022 und 2023 in den Markt eingeführt haben beziehungsweise einführen werden oder für die entsprechend die Produktion startet. Dies sind im Wesentlichen Fahrzeuge der ID-Familie (ID.Buzz, ID.3, ID.7) sowie die Produktaufwertung des T-Roc, Amaroks und Tiguan. Weitere Fahrzeuge im Volumensegment sind der ŠKODA Enyaq Coupé, die Erneuerung der Modelle Scala, Kamiq und Superb Combi. Der Bentley Bentayga, das Facelift des Audi Q8 e-tron sowie der Q6 e-tron erweitern unter anderem die Modellpalette im Premiumsegment. Im Sportsegment werden unter anderem der Cayman, Panamera, Cayenne, 911 und Taycan erneuert sowie der Macan elektrifiziert. Weitere Investitionsschwerpunkte liegen in der Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte und die Weiterentwicklung der modularen und rein elektrischen Baukästen und Plattformen. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten stiegen im Berichtsjahr auf 9,7 (7,8) Mrd. €. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ (M&A) belief sich auf -3,0 (-5,9) Mrd. €. Hierin enthalten waren strategische Investitionen in diverse Unternehmen, vor allem Europcar. Gegenläufig wirkte der Verkauf der Sitech Sp. z o.o. im Geschäftsjahr. Im Vorjahreszeitraum waren hier unter anderem der Erwerb von Navistar sowie die Investition in das assoziierte Unternehmen Gotion High-Tech enthalten.

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2022 verfehlte der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile mit 4,8 Mrd. € den Vorjahreswert um 3,8 Mrd. €.

Im Geschäftsjahr 2022 verzeichnete die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile einen Mittelzufluss in Höhe von 8,6 Mrd. €, während im Vorjahr Mittel in Höhe von 7,4 Mrd. € abflossen. Aus den im März 2022 über die Volkswagen International Finance N.V. erfolgreich begebenen Hybridanleihen im

NETTO-CASHFLOW KONZERNBEREICH AUTOMOBILE 2022

in Mrd. €



Gesamtnennbetrag von 2,25 Mrd.€ ergab sich ein Mittelzufluss. Sie bestehen zum einen aus einer 1,0 Mrd.€ Anleihe, die mit einem Kupon von 3,748% ausgestattet und erstmals nach fünf Jahren und neun Monaten kündbar ist, und zum anderen aus einer 1,25 Mrd.€ Anleihe, die einen Kupon von 4,375% hat und erstmals nach neun Jahren gekündigt werden kann. Beide Anleihen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhen – unter anderem nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – die Nettoliquidität sowie das Eigenkapital. Die Rückzahlungen der im Februar und November 2022 gekündigten Hybridanleihen führte im Berichtsjahr zu einem Mittelabfluss von insgesamt 2,6 Mrd.€. Im Mai 2022 erfolgte die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG aus der Gewinnverwendung für das Geschäftsjahr 2021. Dem gegenüber standen Mittelzuflüsse aus Dividendenzahlungen der Finanzdienstleistungsgesellschaften. Die Position „Kapitaltransaktionen mit Minderheiten“ enthält den Mittelzufluss aus dem Verkauf der Aktien an der Porsche AG im Zuge dessen Börsengangs. Im Vorjahreszeitraum wurde in dieser Position der Barwert der Barabfindung für die MAN Minderheitsaktionäre im Zusammenhang mit der Verschmelzung von MAN SE und TRATON SE ausgewiesen. Im Vorjahreszeitraum war außerdem die Rückzahlung einer Hybridanleihe enthalten. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt zudem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden.

Ende 2022 lag die Nettoliquidität des Konzernbereichs Automobile bei 43,0 Mrd.€; am Jahresende 2021 waren es 26,7 Mrd.€. Der Anteil der Nettoliquidität des Konzernbereichs Automobile an den Umsatzerlösen des Konzerns erhöhte sich im Berichtsjahr vor allem aufgrund der Mittelzuflüsse aus dem Börsengang auf 15,4 (10,7)%.

Finanzielle Situation im Finanzdienstleistungsbereich

Im Geschäftsjahr 2022 erzielte der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen Brutto-Cashflow in Höhe von 16,1 (14,6) Mrd.€. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf –17,5 (–8,4) Mrd.€ und führte zu einer höheren Mittelbindung, die gegenüber Vorjahr aus einem Aufbau von Forderungen und Vorräten resultierte, die nicht durch einen geringeren Aufbau von Vermieteten Vermögenswerten kompensiert werden konnten. Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft ging in der Folge um 7,6 Mrd.€ auf –1,4 Mrd.€ zurück.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag mit 0,4 (0,4) Mrd.€ auf dem Niveau des Vorjahres. In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen flossen im Zeitraum Januar bis Dezember 2022 Mittel in Höhe von –4,4 (–0,4) Mrd.€ ab. Hierin sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie übrige Finanzschulden und Dividendenzahlungen der Finanzierungsgesellschaften enthalten.

Am 31. Dezember 2022 belief sich die branchenüblich negative Nettoliquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf –168,8 Mrd.€; Ende 2021 waren es –163,3 Mrd.€.

VERMÖGENSLAGE

Bilanzstruktur des Konzerns

Am 31. Dezember 2022 wies der Volkswagen Konzern eine Bilanzsumme in Höhe von 564,8 Mrd. € aus. Das waren 6,8% mehr als am Jahresende 2021. Der Anstieg ergab sich im Wesentlichen aus den Erlösen des erfolgreichen Börsengang der Porsche AG, dem höheren Ergebnis- und der Währungskursentwicklung. Die Struktur der Konzernbilanz zum Bilanzstichtag ist in diesem Kapitel grafisch dargestellt. Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns nahm um 32,2 Mrd. € auf 178,3 Mrd. € zu. Durch den Börsengang der Porsche AG stieg das Eigenkapital um 19,1 Mrd. €, wovon 10,8 Mrd. € als Anteile von Minderheiten ausgewiesen werden. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich auf 31,6 (27,6)%.

Am Ende des Geschäftsjahres 2022 bestanden außerbilanzielle Verpflichtungen in Form von Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 10,6 (9,7) Mrd. € und in Form von Finanzgarantien in Höhe von 1,2 (1,4) Mrd. €. Zudem lagen Sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 35,4 (34,7) Mrd. € vor. Die Eventualverbindlichkeiten beziehen sich vor allem auf Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik sowie auf mögliche Belastungen aus Steuerrisiken im Bereich Nutzfahrzeuge in Brasilien. Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen ergeben sich im Wesentlichen aus Bestellobligos für Sachanlagen, aus unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden sowie aus Entwicklungs- und Lieferverträgen. Des Weiteren sind hier Verpflichtungen für zugesagte Investitionen in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologie fördern, enthalten. Diese Zusagen wurden im Rahmen der Vergleichsvereinbarungen in den USA im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik getroffen. In den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind hierfür 0,5 (0,7) Mrd. € enthalten. 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 Pick-ups für den globalen Markt hervorgehen.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Zum 31. Dezember 2022 nahmen die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile vor allem aufgrund gestiegener Aktivierungen von Entwicklungskosten gegenüber dem Vorjahr zu. Die Sachanlagen lagen auf dem Niveau des Vorjahres. Auch die At Equity bewerteten Anteile waren gegenüber dem Vorjahresbilanzstichtag nahezu unverändert. Die Zunahme aus Kapitalerhöhungen, insbesondere an der Green Mobility Holding sowie die positiven Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen standen den im Geschäftsjahr 2022 beschlossenen Dividenden der Gemeinschaftsunternehmen und der außerplanmäßigen Abschreibung der Beteiligung an der Argo AI entgegen. Die langfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte erhöhten sich vor allem aufgrund von positiven Einflüssen aus der Derivatebewertung. Insgesamt fielen die Langfristigen Vermögenswerte mit 178,7 (170,4) Mrd. € höher aus als zum Jahresende 2021.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte stiegen gegenüber dem Wert zum Jahresende 2021 um 21,2 Mrd. € auf 122,8 Mrd. €. Die darin enthaltenen Vorräte erhöhten sich vor allem produktionsbedingt und resultierten unter anderem aus Störungen in der Logistikkette. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte lagen mit 18,8 Mrd. € um 0,5 Mrd. € über dem Wert von Ende 2021. Hierin enthalten waren höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie positive Einflüsse aus der Derivatebewertung.

Der Zahlungsmittelbestand im Konzernbereich Automobile verringerte sich um 2,5 Mrd. € auf 23,0 Mrd. €. Der Bestand an Wertpapieren übertraf mit 32,9 Mrd. € den Wert vom 31. Dezember 2021 um 15,2 Mrd. €.

Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasst im Wesentlichen die abgehenden Buchwerte der Vermögenswerte von zur Veräußerung vorgesehenen Tochtergesellschaften von Volkswagen Financial Services und Porsche in Russland sowie Vermögenswerte der MAN Energy Solutions. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Schulden“ beinhaltet die abgehenden Buchwerte der zugehörigen Schulden.

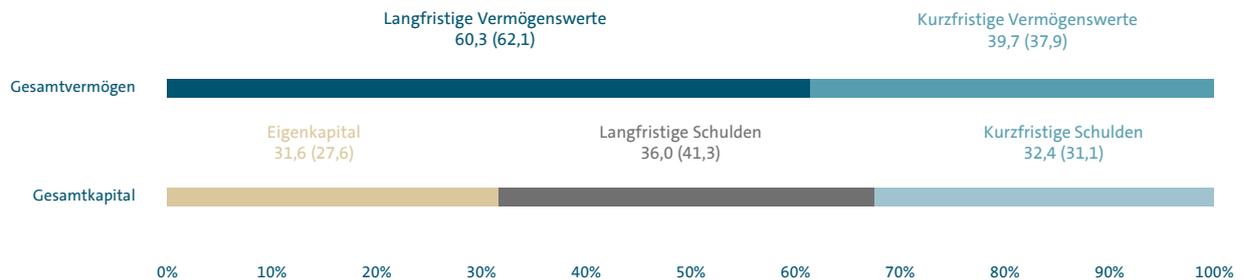
BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	340.464	328.261	178.667	170.391	161.797	157.871
Immaterielle Vermögenswerte	83.241	77.689	82.846	77.290	394	399
Sachanlagen	63.890	63.695	62.908	62.684	982	1.011
Vermietete Vermögenswerte	59.380	59.699	1.279	2.316	58.100	57.383
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	86.944	84.954	-767	-781	87.711	85.735
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	47.009	42.224	32.400	28.882	14.609	13.342
Kurzfristige Vermögenswerte	224.309	200.347	122.751	101.539	101.557	98.808
Vorräte	52.274	43.725	48.768	40.361	3.506	3.363
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	61.549	56.498	-799	-936	62.348	57.434
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	43.375	37.195	18.786	18.275	24.589	18.921
Wertpapiere und Termingeldanlagen	37.206	22.532	32.867	17.674	4.338	4.858
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	29.172	39.723	23.034	25.491	6.137	14.232
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	733	674	95	674	638	0
Bilanzsumme	564.772	528.609	301.418	271.930	263.354	256.679
Passiva						
Eigenkapital	178.327	146.154	135.936	109.022	42.392	37.131
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	151.257	130.009	109.549	93.592	41.707	36.417
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	14.121	14.439	14.121	14.439	0	0
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	165.378	144.449	123.670	108.031	41.707	36.417
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	12.950	1.705	12.265	991	684	714
Langfristige Schulden	203.453	218.062	88.321	98.923	115.132	119.139
Finanzschulden	121.737	131.618	21.871	24.639	99.866	106.978
Rückstellungen für Pensionen	27.553	41.550	27.104	40.769	449	781
Sonstige Schulden	54.163	44.894	39.346	33.515	14.816	11.379
Kurzfristige Schulden	182.992	164.393	77.161	63.984	105.831	100.409
Finanzschulden	83.448	78.584	-10.953	-10.237	94.401	88.821
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	28.748	23.624	26.106	20.977	2.641	2.647
Sonstige Schulden	70.639	61.948	61.995	53.007	8.643	8.940
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	158	238	12	238	146	0
Bilanzsumme	564.772	528.609	301.418	271.930	263.354	256.679

1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen, im Wesentlichen konzerninterne Darlehen.

STRUKTUR DER KONZERNBILANZ 2022

in Prozent



Ende Dezember 2022 verzeichnete der Konzernbereich Automobile ein um 24,7% über dem Jahresende 2021 liegendes Eigenkapital in Höhe von 135,9 Mrd.€. Die Erlöse aus dem erfolgreichen Börsengang der Porsche AG, die gute Ergebnisentwicklung, die geringeren versicherungsmathematischen Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen und die im März 2022 begebenen Hybridanleihen wirkten eigenkapitalerhöhend. Die Dividendenzahlung im Mai 2022 sowie die auf der außerordentlichen Hauptversammlung beschlossene Sonderdividende an die Aktionäre der Volkswagen AG und die Rückzahlungen der im Februar und November 2022 gekündigten Hybridanleihen minderten das Eigenkapital des Automobilbereichs. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital nahmen durch den Verkauf von Aktien an der Porsche AG zu. Sie sind nun im Wesentlichen den Minderheitsaktionären des Porsche AG Konzerns und der TRATON Group zuzurechnen. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 45,1 (40,1) %.

Die Langfristigen Schulden verringerten sich um 10,6 Mrd.€ auf 88,3 Mrd.€. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden waren vor allem aufgrund von Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten niedriger als zum Jahresende 2021. Die Pensionsrückstellungen gingen insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes zurück. Die langfristigen sonstigen Schulden nahmen unter anderem aufgrund von Effekten aus der Derivatebewertung zu.

Die Kurzfristigen Schulden stiegen um 13,2 Mrd.€ auf 77,2 Mrd.€. Die kurzfristigen Finanzschulden beliefen sich auf –11,0 (–10,2) 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 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich gegenüber dem Jahresende 2021 um 24,5%. Die kurzfristigen Sonstigen Schulden lagen vor allem aufgrund der im Dezember 2022 beschlossenen und im Januar 2023 gezahlten Sonderdividende über dem Wert zum 31. Dezember 2021. Gegenläufig wurde hier der Zahlungsanspruch aus der 2. Tranche der Stammaktien der Porsche AG verrechnet.

Am Ende des Berichtsjahres wies der Konzernbereich Automobile mit 301,4 Mrd.€ eine um 10,8% höhere Bilanzsumme aus als Ende 2021.

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	142.467	133.857
Kurzfristige Vermögenswerte	105.077	86.362
Bilanzsumme	247.544	220.218
Eigenkapital	119.637	93.894
Langfristige Schulden	71.637	80.621
Kurzfristige Schulden	56.270	45.704
Nutzfahrzeuge¹		
Langfristige Vermögenswerte	34.620	34.730
Kurzfristige Vermögenswerte	14.184	12.264
Bilanzsumme	48.804	46.994
Eigenkapital	13.804	12.807
Langfristige Schulden	16.252	17.778
Kurzfristige Schulden	18.748	16.409
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	1.579	1.804
Kurzfristige Vermögenswerte	3.491	2.914
Bilanzsumme	5.070	4.718
Eigenkapital	2.495	2.322
Langfristige Schulden	432	524
Kurzfristige Schulden	2.143	1.872

1 Ab 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

Bilanzstruktur im Finanzdienstleistungsbereich

Mit 263,4 Mrd. € verzeichnete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen am 31. Dezember 2022 eine um 2,6 % höhere Bilanzsumme als ein Jahr zuvor.

Die Langfristigen Vermögenswerte stiegen im Vergleich zum Jahresende 2021 um 2,5 % auf 161,8 Mrd. €; die darin enthaltenen Vermieteten Vermögenswerte erhöhten sich im Wesentlichen wechselkursbedingt. Die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen nahmen aufgrund des Geschäftswachstums zu, auch die langfristigen sonstigen Forderungen waren höher als ein Jahr zuvor.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte legten um 2,8 % auf 101,6 Mrd. € zu. Die darin enthaltenen kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen stiegen, auch die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte nahmen unter anderem aufgrund von gestiegenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu. Am 31. Dezember 2022 lag der Zahlungsmittelbestand im Finanzdienstleistungsbereich bei 6,1 (14,2) Mrd. €. Der Bestand an Wertpapieren ging um 0,5 Mrd. € auf 4,3 Mrd. € zurück.

Am 31. Dezember 2022 entfielen rund 46,6 (48,6) % der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Ende 2022 übertraf das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 42,4 Mrd. € den Wert am Bilanzstichtag 2021 um 14,2 %. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich auf 16,1 (14,5) %.

Am Bilanzstichtag nahmen die Langfristigen Schulden im Finanzdienstleistungsbereich um 3,4 % ab. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden reduzierten sich spürbar, während die langfristigen sonstigen Schulden aufgrund negativer Einflüsse aus der Derivatebewertung stark stiegen. Die Kurzfristigen Schulden legten vor allem aufgrund spürbar gestiegener kurzfristiger Finanzschulden zu.

Mit 26,7 (26,7) Mrd. € lag das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft auf dem Niveau des Vorjahres.

KAPITALRENDITE (ROI) UND WERTBEITRAG

Das finanzielle Zielsystem des Volkswagen Konzerns sieht als Kernelement die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes vor. Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile effizient zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzen wir seit vielen Jahren ein wertorientiertes Steuerungskonzept mit der relativen Kennzahl Kapitalrendite (RoI) und der absoluten Erfolgsgröße Wertbeitrag¹, eine an den Kapitalkosten ausgerichtete Kennzahl.

Die Kapitalrendite dient in der strategischen und operativen Steuerung als konsistente Zielvorgabe. Übersteigt die Kapitalrendite den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, ergibt sich eine Wertsteigerung des investierten Vermögens beziehungsweise ein positiver Wertbeitrag. Mit dem Konzept der wertorientierten Steuerung kann der Erfolg des Konzernbereichs Automobile und einzelner Geschäftseinheiten beurteilt werden. Darüber hinaus wird so die Ertragskraft unserer Produkte, Produktlinien und Projekte – etwa neuer Werke – messbar.

Komponenten des Wertbeitrags

Das Operative Ergebnis nach Steuern und die Kapitalkosten des investierten Vermögens bestimmen die Höhe des Wertbeitrags.

Das Operative Ergebnis dokumentiert die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Automobilbereichs und stellt zunächst eine Größe vor Steuern dar. Auf Basis der international unterschiedlichen Ertragsteuersätze unserer Gesellschaften wenden wir zur Ermittlung des Operativen Ergebnisses nach Steuern pauschal einen durchschnittlichen Steuersatz von 30% an.

Die Multiplikation des Kapitalkostensatzes mit dem durchschnittlichen investierten Vermögen ergibt die Kapitalkosten. 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). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet.

Da das Konzept der wertorientierten Steuerung nur das operative Geschäft umfasst, werden Vermögenspositionen aus dem Beteiligungsengagement oder aus der Anlage liquider Mittel bei der Berechnung des investierten Vermögens nicht berücksichtigt. Diese Vermögenspositionen werden über das Finanzergebnis verzinst.

1 Der Wertbeitrag entspricht dem Economic Value Added (EVA®). EVA® ist ein eingetragenes Warenzeichen der Unternehmensberatungsgesellschaft Stern Value Management.

Ermittlung des aktuellen Kapitalkostensatzes

Der Kapitalkostensatz stellt den gewichteten Durchschnitt der Verzinsungsansprüche an das Eigen- und Fremdkapital dar.

Der Eigenkapitalkostensatz wird mit Hilfe des Kapitalmarktmodells CAPM (Capital Asset Pricing Model) bestimmt. Dieses Modell basiert auf dem Zinssatz langfristiger risikofreier Bundesanleihen, erhöht um die Risikoprämie einer Anlage am Aktienmarkt. Die Risikoprämie setzt sich aus einem allgemeinen Marktrisiko sowie einem spezifischen Unternehmensrisiko zusammen. Die allgemeine Risikoprämie, die das generelle Risiko einer Kapitalanlage am Aktienmarkt widerspiegelt, beläuft sich auf 7,5%. Das spezifische Unternehmensrisiko – die Schwankungen des Kurses der Volkswagen Vorzugsaktie – wird im Rahmen der Beta-Faktor-Ermittlung im Vergleich zum MSCI World Index abgebildet. Mit dem MSCI World Index wird ein Maßstab unterlegt, der für Investoren einen weltweiten Kapitalmarktanspruch widerspiegelt.

Der Betrachtungszeitraum für die Beta-Faktor-Ermittlung erstreckt sich über 5 Jahre mit jährlichen Beta-Werten auf wöchentlicher Basis und einer anschließenden Durchschnittsbildung. Für 2022 wurde ein Beta-Faktor von 1,55 (1,16) ermittelt.

Der Fremdkapitalkostensatz basiert auf der durchschnittlichen Verzinsung langfristiger Industrieanleihen. Weil die Fremdkapitalzinsen steuerlich abzugsfähig sind, wird der Fremdkapitalkostensatz um den Steuervorteil von 30% adjustiert.

Nach Gewichtung auf Basis einer festen Relation für die Marktwerte des Eigen- und Fremdkapitals ergibt sich für den Konzernbereich Automobile für das Jahr 2022 ein effektiver Kapitalkostensatz von 8,3 (6,2)%.

KAPITALKOSTENSATZ NACH STEUERN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

%	2022	2021
Zinssatz für risikofreie Anlagen	2,0	0,1
Marktrisikoprämie	7,5	7,5
Spezifische Risikoprämie Volkswagen	1,1	1,2
(Beta-Faktor Volkswagen)	(1,55)	(1,16)
Eigenkapitalkostensatz nach Steuern	10,7	8,8
Fremdkapitalzinssatz	5,0	1,3
Steuervorteil	-1,5	-0,4
Fremdkapitalkostensatz nach Steuern	3,5	0,9
Anteil des Eigenkapitals	66,7	66,7
Anteil des Fremdkapitals	33,3	33,3
Kapitalkostensatz nach Steuern	8,3	6,2

Kapitalrendite (ROI) und Wertbeitrag im Berichtsjahr

Das Operative Ergebnis nach Steuern des Konzernbereichs Automobile erhöhte sich im Geschäftsjahr 2022 inklusive des anteiligen Operativen Ergebnisses der At Equity einbezogenen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen auf 14.078 (11.740) Mio. €. Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus einer vorteilhaften Preispositionierung und positiven Produktmixentwicklung. Negative Einflüsse auf das Ergebnis ergaben sich im Berichtsjahr im Wesentlichen aus dem Absatzzrückgang infolge von Engpässen in der Teileversorgung, höheren Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe), Belastungen aus dem Russland-Ukraine-Konflikt und im Berichtszeitraum zu erfassenden negativen Sondereinflüssen. Da Ergebnis- und Vermögenseffekte aus der Kaufpreisallokation außerhalb der operativen Steuerungsmöglichkeiten des Managements liegen, werden sie nicht mitberücksichtigt.

Das investierte Vermögen erhöhte sich im Berichtsjahr mit 117.412 (113.386) Mio. € gegenüber Vorjahr leicht.

Die Kapitalrendite (RoI) zeigt die erzielte periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Aufgrund des verbesserten Operativen Ergebnisses übertraf der RoI mit 12,0 (10,4) % sowohl den Vorjahreswert als auch unseren Mindestverzinsungsanspruch von 9 %.

Mit 9.702 (6.984) Mio. € lagen die Kapitalkosten – das investierte Vermögen multipliziert mit dem Kapitalkostensatz – stark über dem Wert des Vorjahres. Das verbesserte Operative Ergebnis nach Steuern führte nach Abzug der Kapitalkosten des investierten Vermögens zu einem positiven Wertbeitrag in Höhe von 4.376 (4.756) Mio. €, der den Vorjahreswert im Wesentlichen aufgrund des gestiegenen Kapitalkostensatzes verfehlte.

Weitere Informationen zur wertorientierten Steuerung finden Sie auf der Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/news-and-publications/More_Publications.html unter dem Stichwort „Finanzielle Steuerungsgrößen des Volkswagen Konzerns“.

KAPITALRENDITE (ROI) UND WERTBEITRAG IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE¹

Mio. €	2022	2021
Operatives Ergebnis nach Steuern	14.078	11.740
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	117.412	113.386
Kapitalrendite (RoI) in %	12,0	10,4
Kapitalkostensatz in %	8,3	6,2
Kapitalkosten des investierten Vermögens	9.702	6.984
Wertbeitrag	4.376	4.756

¹ Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (einschließlich der jeweiligen Vertriebs- und Komponentengesellschaften) und Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

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 2022 sowie der Transformation der Branche als herausfordernd, aber insgesamt positiv.

Im Berichtsjahr war das Geschäft des Volkswagen Konzerns beeinflusst vom weltweit beeinträchtigten Marktumfeld, der eingeschränkten Teileverfügbarkeit sowie Störungen in der Logistikkette. Infolgedessen mussten wir unsere Prognose in Teilen anpassen, so lieferten wir in diesem Umfeld im abgelaufenen Geschäftsjahr 8,3 Mio. Fahrzeuge an Kunden aus und damit weniger als angestrebt.

Die Umsatzerlöse des Konzerns stiegen – unserer Erwartung entsprechend – um 11,6%, was vor allem auf Effekte aus Preisen, Produktmix und Wechselkursen sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen zurückzuführen war.

Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen konnte auf 22,5 Mrd.€ zulegen. Die operative Umsatzrendite lag sowohl vor als auch nach Sondereinflüssen mit 8,1% beziehungsweise 7,9% in der prognostizierten Bandbreite.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten spiegeln unsere Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens wider. Die F&E-Quote im Konzernbereich Automobile entsprach mit 8,1% unserer angepassten Erwartung.

Die Sachinvestitionsquote des Automobilbereichs lag mit 5,5% auf dem prognostizierten Niveau.

Der Netto-Cashflow verfehlte mit 4,8 Mrd.€ die Größenordnung des Vorjahres; Grund war vor allem die Mittelbindung im Working Capital, insbesondere bedingt durch Störungen in der Logistikkette.

Die Nettoliquidität belief sich am Ende des Geschäftsjahres 2022 auf 43,0 Mrd.€ und lag aufgrund des Mittelzuflusses aus dem erfolgreichen Börsengang der Porsche AG über dem ursprünglich erwarteten Korridor.

Die Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile konnte auf 12,0% verbessert werden; sie lag damit wie angenommen über unserem Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen.

SOLL-IST-VERGLEICH

	Ist 2021	Ursprüngliche Prognose für 2022	Angepasste Prognose für 2022	Ist 2022
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	8,9 Mio.	5–10% Steigerung	Größenordnung Vorjahr	8,3 Mio.
Volkswagen Konzern				
Umsatzerlöse	250,2 Mrd. €	8–13% Steigerung	8–13% Steigerung	279,2 Mrd. €
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen	8,0%	7,0–8,5%	7,0–8,5%	8,1%
Operative Umsatzrendite	7,7%	7,0–8,5%	7,0–8,5%	7,9%
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	20,0 Mrd. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite	22,5 Mrd. €
Operatives Ergebnis	19,3 Mrd. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite	22,1 Mrd. €
Bereich Pkw				
Umsatzerlöse	172,9 Mrd. €	8–13% Steigerung	5–10% Steigerung	189,3 Mrd. €
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen	8,0%	7,0–8,5%	8,0–9,0%	7,9%
Operative Umsatzrendite	7,5%	7,0–8,5%	8,0–9,0%	7,7%
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	13,8 Mrd. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite	15,0 Mrd. €
Operatives Ergebnis	13,1 Mrd. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite	14,6 Mrd. €
Bereich Nutzfahrzeuge				
Umsatzerlöse	30,1 Mrd. €	starke Steigerung	starke Steigerung	39,5 Mrd. €
Operative Umsatzrendite	0,4%	5,0–7,0%	4,0–5,0%	4,0%
Operatives Ergebnis	134 Mio. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite	1,6 Mrd. €
Bereich Power Engineering				
Umsatzerlöse	3,3 Mrd. €	moderate Steigerung	moderate Steigerung	3,6 Mrd. €
Operatives Ergebnis	45 Mio. €	niedriger positiver dreistelliger Mio. €-Betrag	niedriger positiver dreistelliger Mio. €-Betrag	281 Mio. €
Konzernbereich Finanzdienstleistungen				
Umsatzerlöse	44,0 Mrd. €	spürbare Steigerung	spürbare Steigerung	46,8 Mrd. €
Operatives Ergebnis	6,0 Mrd. €	~ 4,5 Mrd. €	~ 5 Mrd. €	5,7 Mrd. €
F&E-Quote im Konzernbereich Automobile	7,6%	~ 7,0%	~ 8,0%	8,1%
Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile	5,1%	~ 5,5%	~ 5,5%	5,5%
Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile	8,6 Mrd. €	Größenordnung Vorjahr	Größenordnung Vorjahr	4,8 Mrd. €
Nettoliiquidität im Konzernbereich Automobile	26,7 Mrd. €	bis zu 15% Steigerung	bis zu 15% Steigerung	43,0 Mrd. €
Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile	10,4%	12–15%	12–15%	12,0%

Volkswagen AG

(Kurzfassung nach HGB)

Das Jahr 2022 war vom weltweit beeinträchtigten Marktumfeld, der eingeschränkten Teilverfügbarkeit sowie von Störungen in der Logistikkette beeinflusst.

JAHRESERGEBNIS

Im Zusammenhang mit der Dieseldispute waren im Jahr 2022 Sondereinflüsse in Höhe von 0,3 (0,7) Mrd. € zu erfassen, was insbesondere auf weitere Vorsorgen für Rechtsrisiken zurückzuführen war. Die Sondereinflüsse wirkten sich im Sonstigen betrieblichen Ergebnis mit –0,3 (–0,7) Mrd. € aus.

Im Geschäftsjahr ergaben sich aus dem Russland-Ukraine-Konflikt für die Volkswagen AG Belastungen in Höhe von rund 1 Mrd. €. Diese ergaben sich aus der Abschreibung auf die Anteile an der OOO Volkswagen Group Rus, Kaluga, sowie Wertberichtigungen und Risikovorsorgen aufgrund der Einstellung der geschäftlichen Tätigkeit in Russland.

Im Berichtsjahr stiegen die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 12,1% auf 79,5 Mrd. € insbesondere aufgrund der gestiegenen Absatzmengen und vorteilhafterem Preis-Produktmix. Der Anteil der im Ausland erzielten Umsatzerlöse lag bei 46,3 Mrd. € beziehungsweise 58,2%. Die Herstellungskosten nahmen um 17,9% auf 79,5 Mrd. € überproportional zu, welches im Wesentlichen auf gestiegene Rohstoffpreise für die Fahrzeugherstellung zurückzuführen ist.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz sank entsprechend auf –0,0 (3,5) Mrd. €.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2022	2021
Umsatzerlöse	79.491	70.917
Herstellungskosten	–79.499	–67.424
Bruttoergebnis vom Umsatz	–8	3.494
Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten	–7.292	–6.973
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.997	66
Finanzergebnis ¹	16.825	8.545
Steuern vom Einkommen und Ertrag	955	–1.091
Ergebnis nach Steuern	12.477	4.041
Jahresüberschuss	12.477	4.041
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	5.774	1.609
Entnahme aus den/Einstellung in die Gewinnrücklagen	–6.230	13.450
Bilanzgewinn	12.021	19.101

1 Einschließlich Abschreibungen auf Finanzanlagen.

Das sonstige betriebliche Ergebnis hat sich mit 2,0 Mrd.€ um 1,9 Mrd.€ im Vergleich zum Vorjahr, insbesondere durch den Rückgang von Aufwendungen für Rechts- und Prozessrisiken, positive Effekte aus der Bewertung und Abrechnung von Sicherungsgeschäften sowie der Währungsumrechnung erhöht.

Das Finanzergebnis erhöhte sich um 8,3 Mrd.€ auf 16,8 Mrd.€, was im Wesentlichen auf die höheren Erträge aus Ergebnisabführungen zurückzuführen war, insbesondere aus der höheren Ergebnisabführung der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart im Zusammenhang mit dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG).

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beliefen sich auf 1,0 (–1,1) Mrd.€, insbesondere aufgrund eines höheren Steuerertrages für Vorjahre. In der Folge belief sich der Jahresüberschuss im Geschäftsjahr 2022 auf 12,5 (4,0) Mrd.€.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Am 31. Dezember 2022 lag die Bilanzsumme mit 225,2 Mrd.€ um 38,9 Mrd.€ über dem Vergleichswert 2021. Die Immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen erhöhten sich um 0,3 Mrd.€, die Investitionen überstiegen die Abschreibungen. Der Anstieg der Finanzanlagen auf 138,9 (127,6) Mrd.€ ist auf diverse Kapitalerhöhungen zurückzuführen. Unter anderem wurde eine Kapitalerhöhung bei der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, in Höhe von 2,8 Mrd.€ im Zusammenhang mit dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart, durchgeführt. Zur Finanzierung des Erwerbs von Europcar durch die Green Mobility Holding S.A., Strassen, hat die Volkswagen AG Einzahlungen in die Kapitalrücklage der Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen (VFL), in Höhe von 1,7 Mrd.€ vorgenommen. Darüber hinaus hat die Volkswagen AG zur Finanzierung mehrerer Kapitalerhöhungen durch die VFL bei der Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda., São Bernardo do Campo, Einzahlungen in Höhe von 0,9 Mrd.€ geleistet. Zudem wurde bei der Porsche Siebte Vermögensverwaltung GmbH, Wolfsburg, eine Kapitalerhöhung in Höhe von 1,7 Mrd.€ zur Finanzierung des Aufbaus der Batteriezellproduktion durch die PowerCo SE, Salzgitter durchgeführt.

Das Anlagevermögen hatte einen Anteil an der Bilanzsumme von 65,9 (73,5)%.

Das Umlaufvermögen (inklusive Rechnungsabgrenzungsposten) belief sich am 31. Dezember 2022 auf 76,7 (49,4) Mrd.€. Die Vorräte haben sich um 0,9 Mrd.€ auf 7,8 Mrd.€ erhöht. Insbesondere die Fertigen Erzeugnisse und Waren lagen aufgrund von mangelnden Transportkapazitäten über dem Vorjahr. Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände stiegen auf 59,7 (32,3) Mrd.€. Dies ist auf den Anstieg der Forderungen aus Ergebnisabführungen von Tochtergesellschaften sowie den Anstieg von Festgeldanlagen mit einer Laufzeit von über drei Monaten ohne Kündigungsrecht zurückzuführen. Die Flüssigen Mittel reduzierten sich insbesondere durch den Rückgang von nicht disponiblen kurzfristigen Festgeldern.

BILANZSTRUKTUR DER VOLKSWAGEN AG ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	2022	2021
Anlagevermögen	148.516	136.892
Vorräte	7.816	6.921
Forderungen ¹	59.773	32.355
Flüssige Mittel	9.122	10.168
Bilanzsumme	225.227	186.336
Eigenkapital	40.323	41.172
Sonderposten mit Rücklageanteil	17	17
Langfristiges Fremdkapital	33.717	40.748
Mittelfristiges Fremdkapital	38.647	38.087
Kurzfristiges Fremdkapital	112.523	66.312

1 Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten.

Das Eigenkapital lag am Ende des Berichtsjahres bei 40,3 Mrd.€; der Rückgang war vor allem ergebnisbedingt. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 17,9 (22,1)%.

Die Sonstigen Rückstellungen verringerten sich um 1,6 Mrd.€ auf 17,7 (19,2) Mrd.€, was im Wesentlichen auf den Rückgang der Rückstellungen für Prozessrisiken sowie vertriebsbezogener Rückstellungen zurückzuführen war. Die Rückstellungen für Pensionen legten insbesondere infolge veränderter Bewertungsparameter um 4,0 Mrd.€ auf 25,3 Mrd.€ zu, die Steuerrückstellungen verringerten sich um 1,4 Mrd.€ auf 3,4 Mrd.€.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten inklusive Rechnungsabgrenzungsposten um 38,8 Mrd.€ auf 138,6 Mrd.€ resultierte vor allem aus höheren Darlehensverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sowie den Verbindlichkeiten für die Sonderdividende im Rahmen des Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart.

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 –2,1 Mrd.€ auf –1,0 Mrd.€ verbessert. Der verzinsliche Anteil des Fremdkapitals beträgt 107,7 (84,3) Mrd.€. Die wirtschaftliche Lage der Volkswagen AG beurteilen wir vor dem Hintergrund der politischen und ökonomischen Entwicklungen im Jahr 2022, der eingeschränkten Teileverfügbarkeit sowie von Störungen in der Logistikkette als herausfordernd aber insgesamt positiv – 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.

Mit der Konzernstrategie haben wir uns eine Ausschüttungsquote von mindestens 30% als Ziel gesetzt. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem Konzernergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Sie beträgt für das Berichtsjahr 29,4% und lag im Vorjahr bei 25,4%.

SONDERDIVIDENDE BÖRSENGANG PORSCHE AG

Aufgrund des Beschlusses auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 bestand die Verpflichtung zur Zahlung der um 19,06€ je Stamm- und Vorzugsaktie erhöhten Dividende, was zu einer Gesamtverpflichtung gegenüber den Anteilseignern der Volkswagen AG in Höhe von 9,6 Mrd.€ führte. Hierfür wurde zum Bilanzstichtag eine entsprechende Verbindlichkeit erfasst. Der Mittelabfluss war für den 9. Januar 2023 terminiert und ist an diesem Tag erfolgt.

DIVIDENDENVORSCHLAG

Im Geschäftsjahr 2022 ergab sich ein Bilanzgewinn in Höhe von 12,0 Mrd. €. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, daraus eine Dividende von insgesamt 4,4 Mrd. €, das bedeutet 8,70 € je Stammaktie und 8,76 € je Vorzugsaktie, auszuschütten.

GEWINNVERWENDUNGSVORSCHLAG

€	2022
Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital (1.283 Mio. €)	4.373.641.114,80
davon auf: Stammaktien	2.567.281.416,60
Vorzugsaktien	1.806.359.698,20
Einstellung in die Anderen Gewinnrücklagen	7.645.000.000,00
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	2.390.656,18
Bilanzgewinn	12.021.031.770,98

LEISTUNGEN AN DIE BELEGSCHAFT DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2022	%	2021	%
Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen	8.231	56,7	7.816	67,5
Soziale Abgaben	1.510	10,4	1.340	11,6
Bezahlte Ausfallzeiten	1.208	8,3	1.084	9,4
Altersversorgung	3.557	24,5	1.345	11,6
Gesamtaufwand	14.506	100,0	11.585	100,0

ABSATZ

Im Geschäftsjahr 2022 setzte die Volkswagen AG insgesamt 1.882.535 (1.775.556) Fahrzeuge ab. Im Berichtszeitraum erholte sich die Nachfrage von den durch die Covid-19-Pandemie ausgelösten Verkaufsrückgängen des Vorjahreszeitraums, wohingegen die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung, ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastend wirkte. Zudem führten Störungen in der Logistikkette zu Verzögerungen. Der Anteil der im Ausland abgesetzten Fahrzeuge lag bei 64,1 (66,3) %.

PRODUKTION

Die Volkswagen AG fertigte im Berichtsjahr in ihren fahrzeugproduzierenden Werken Wolfsburg, Hannover und Emden insgesamt 666.722 Fahrzeuge (+5,6%). Im Geschäftsjahr 2022 führten Versorgungsengpässe, insbesondere bei Halbleitern, weiterhin zu Produktionseinschränkungen.

BELEGSCHAFT

An den Standorten der Volkswagen AG waren zum 31. Dezember 2022 – ohne die Mitarbeiter, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 116.677 (117.633) Personen beschäftigt; davon waren 4.452 (4.635) Auszubildende. In der passiven Phase der Altersteilzeit befanden sich 7.528 (7.235) Mitarbeiter.

Der Anteil weiblicher Arbeitnehmer an der Belegschaft belief sich auf 18,3 (17,9)%. In Teilzeit beschäftigte die Volkswagen AG 7.908 (7.227) Personen. Ausländische Mitarbeiter machten einen Anteil von 6,5 (6,5)% aus. Im gewerblichen Bereich der Volkswagen AG verfügten im Berichtsjahr 83,3 (83,3)% der Mitarbeiter über eine abgeschlossene Berufs- oder Zusatzausbildung. Die Quote der Mitarbeiter mit einem Hoch- oder Fachhochschulabschluss betrug im selben Jahr 21,9 (21,4)%. Das Durchschnittsalter der Belegschaft lag im Geschäftsjahr 2022 bei 45,1 (44,8) Jahren.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungskosten der Volkswagen AG nach HGB lagen im Berichtsjahr bei 4,6 (3,5) Mrd. €. In diesem Bereich waren am Ende des Berichtsjahres 15.053 (+11,5%) Personen beschäftigt. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert unter anderem aus einer Änderung der Erhebungsmethodik.

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 unsere Gesellschaft nach den Umständen, die uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte mit verbundenen Unternehmen im Sinne des § 312 AktG vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhielt. Im Berichtszeitraum wurden Rechtsgeschäfte mit Dritten oder Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse von Porsche und anderer verbundener Unternehmen weder getroffen noch unterlassen.“

Nachhaltige Wertsteigerung

Unser Ziel ist, verantwortungsvoll entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu wirtschaften. Davon sollen alle profitieren: Kunden, Mitarbeiter, Umwelt und Gesellschaft. Auch in unserer Konzernstrategie NEW AUTO – Mobility for generations to come wollen wir Mobilität für heutige und für kommende Generationen nachhaltig gestalten.

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, Informationstechnologie sowie Qualitätssicherung. Dabei nehmen wir unsere Verantwortung für Kunden, Mitarbeiter, Umwelt und Gesellschaft wahr. In diesem Kapitel zeigen wir anhand von Beispielen, wie wir den Wert unseres Unternehmens nachhaltig steigern wollen.

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 Management-Strukturen etabliert.

Auch in unserer Konzernstrategie NEW AUTO ist das Ziel, Mobilität für heutige und für kommende Generationen nachhaltig zu gestalten, fest verankert und wird insbesondere mit der Basisinitiative „ESG, Decarbonization and Integrity“ weiter vorangetrieben.

Über die Wesentlichkeitsanalyse werden die für den Konzern wichtigsten Nachhaltigkeitsthemen identifiziert und bewertet. Basierend auf dem Geschäftsmodell der Volkswagen AG und dessen gesellschaftlichen Auswirkungen liegt der Fokus auf wesentlichen ESG-Anforderungen, Stakeholder-Erwartungen sowie der Beachtung gesetzlicher Vorschriften und international etablierter Berichtsstandards.

Im Berichtsjahr haben wir erneut eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Bei der Prüfung potenziell wesentlicher Themen wurden sowohl die externe als auch die unternehmensinterne Perspektive berücksichtigt und überprüft, ob die Fokusthemen der Konzernstrategie NEW AUTO weiterhin zeitgemäß sind. Als Ergebnis wurden die sechs bereits definierten Fokusbereiche der Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft, Lieferkette und Menschenrechte, Menschen in der Transformation, Vielfalt sowie Integrität bestätigt und vom Konzernsteuerkreis Nachhaltigkeit als wesentlich eingestuft. Die sechs Fokusbereiche decken einen wesentlichen Teil der von den ESG-Ratings formulierten Anforderungen für angewendete Bewertungskriterien ab. Jeder Fokusbereich ist – soweit derzeit bereits möglich – mit klaren Zielen und Meilensteinen sowie KPIs und entsprechenden Maßnahmenpaketen verbunden. Bereits heute sind ESG-relevante KPIs wie beispielsweise der Dekarbonisierungsindex und der Diversity-Index vergütungsrelevant für die Mitglieder des Vorstands.

Dekarbonisierung

Die Dekarbonisierung des Unternehmens und vor allem des Produktportfolios ist ein wesentlicher Bestandteil der Konzernstrategie NEW AUTO und dort als Fokusbereich mit der Basisinitiative verankert. Als zentrale Steuerungsgröße betrachten wir den Dekarbonisierungsindex (DKI): Er bemisst sich nach den Emissionen von CO₂ und CO₂-Äquivalenten (gemeinsam CO₂e) der Pkw- und leichte Nutzfahrzeuge-produzierenden Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und USA während des gesamten Lebenszyklus. Die Nutzungsphase wird hierbei über 200.000 km und unter Bezugnahme auf regionspezifische Flottenwerte ohne gesetzliche Flexibilitäten berechnet. Die CO₂e-Intensität des Ladestroms der elektrifizierten Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis von regionspezifischen Strommischen berechnet. Unsere Fahrzeug-Ökobilanzen, die als Datengrundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recycling-Emissionen genutzt werden, sind von externer und unabhängiger Seite nach der Norm ISO 14040 verifiziert worden. Mit dem DKI verfügen wir über ein aussagekräftiges Messinstrument, das unsere Fortschritte und Zwischenergebnisse öffentlich und nachvollziehbar macht. 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. Im Jahr 2021 wurde die Methodik auf den WLTP-Prüfzyklus für Flottenemissionen angepasst. Der DKI soll bis zum Jahr 2030 um 30% im Vergleich zum Basisjahr 2018 gesenkt werden, ohne Kompensationen für den Emissionsausgleich anzurechnen. Im Berichtsjahr betrug der DKI-Wert im Durchschnitt 48,0 t CO₂e/Fahrzeug. Im Vergleich zu dem für 2021 auf Grund der Änderung von Berechnungsprämissen – wie zum Beispiel die erstmalige Berücksichtigung regionspezifischer Ökobilanzen für chinesische Modelle – angepassten Wert bedeutet dies eine Reduktion um 0,4 t CO₂e/Fahrzeug.

Kreislaufwirtschaft

Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie die sozialen und ökologischen Folgen des Rohstoffabbaus machen eine Entkopplung des Wirtschaftswachstums vom Ressourcenverbrauch und die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Auf internationaler sowie einzelstaatlicher Ebene hat die Politik diese Herausforderungen aufgegriffen und sich zum Ziel gesetzt, die Märkte künftig stärker zu regulieren, um die Transformation in Richtung Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft voranzutreiben. Volkswagen hat die Relevanz des Themas erkannt und das Thema Kreislaufwirtschaft durch die Basisinitiative „ESG, Decarbonization and Integrity“ in der Konzernstrategie NEW AUTO verankert.

Der Volkswagen Konzern hat bereits früh Konzepte zur Wiederaufbereitung und -verwertung von Fahrzeugteilen entwickelt und implementiert. Zukünftig wollen wir unsere Anstrengungen zu einer kreislauforientierten und ressourcenschonenden Wirtschaftsweise intensivieren, indem wir Know-how im Konzern bündeln und Projekte und Maßnahmen markenübergreifend bearbeiten.

Wir setzen auf einen verstärkten Einsatz kreislauffähiger Materialien in unseren Fahrzeugprojekten. Dazu zählen zurzeit Rohstoffe aus Produktionsrückständen sowie nachwachsende Rohstoffe beziehungsweise Naturfasern wie Flachs, Baumwolle, Holz und Zellulose, wenn sie alle technischen Anforderungen erfüllen. Zukünftig soll vermehrt die Erschließung der Rohstoffe aus Altfahrzeugen Berücksichtigung finden und vereinfacht werden.

Zur Bewahrung zirkulärer Materialien aus der Elektromobilität hat die Volkswagen Group Components am Standort Salzgitter Anfang 2021 die konzernweit erste Pilotanlage für das Recycling von Hochvolt-Fahrzeugg Batterien eröffnet. Ziel ist die industrialisierte Rückgewinnung wertvoller Rohmaterialien wie Lithium, Nickel, Mangan und Kobalt.

Weiterführende Informationen zu den Fokusbereichen finden Sie in den Abschnitten zu Integrität und Compliance, Beschaffung und Mitarbeiter sowie in unserem Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2022.

Grundlagen und Leitprinzipien

Unser Handeln wird durch die Volkswagen Konzerngrundsätze als Wertefundament und Grundlage unserer gemeinsamen Unternehmenskultur bestimmt. Die Verhaltensgrundsätze des Volkswagen Konzerns unterstützen Führungskräfte und Mitarbeiter, mit rechtlichen und ethischen Herausforderungen bei ihrer täglichen Arbeit umzugehen. Zugleich richten wir unsere Aktivitäten an mehreren internen Richtlinien zur Nachhaltigkeit aus.

Auf dieser Grundlage wollen wir erreichen, dass der Volkswagen Konzern im Einklang mit internationalen Abkommen und Rahmenwerken wie den Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen (UN), den Erklärungen der International Labour Organization (ILO), den Leitsätzen und Übereinkommen der Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) sowie den Vereinbarungen der UN zu Grundrechten und -freiheiten handelt.

UN Global Compact

Der Volkswagen Konzern ist seit 2021 nach fünfjähriger Pause wieder Teilnehmer des UN Global Compact (UNGC), der weltweit größten Initiative für nachhaltige Unternehmensführung, und engagiert sich zusammen mit Audi, Porsche, TRATON, MAN Truck & Bus und Scania in den nationalen und internationalen Initiativen. Für Investoren und Asset-Manager im Kapitalmarkt ist die Mitgliedschaft im UNGC ein wichtiges Kriterium für die Investitionsbereitschaft in Aktien und Anleihen der Volkswagen AG. Nachhaltig orientierte Fonds sind in den letzten Jahren stark gewachsen und als Stakeholder unverzichtbar geworden.

Management und Koordination

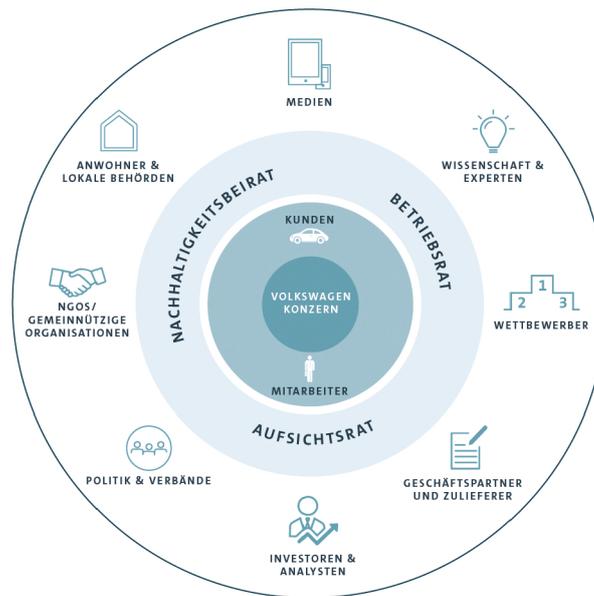
Der Volkswagen Konzern hat ein durchgängiges Nachhaltigkeitsmanagement etabliert. Die hiermit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer spezifischen Konzernrichtlinie kodifiziert. Das Nachhaltigkeitsmanagement verstehen wir dabei als kontinuierlichen Verbesserungsprozess. 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 Etablierung des Konzern-Steuerkreises Nachhaltigkeit als ein sogenanntes Top-Gremium. Diesem Steuerkreis gehören Führungskräfte zentraler Vorstands- und Konzernbereiche sowie Vertreter der Marken und des Konzernbetriebsrats an. Er definiert konkrete strategische Ziele und Programme, legt Maßnahmen zur einheitlichen bereichs-, marken- und regionsübergreifenden Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitsmanagements fest und entscheidet über nachhaltigkeitsrelevante Grundsatzfragen. Die Geschäftsstelle des Konzern-Steuerkreises wird von der Konzernfunktion Nachhaltigkeit verantwortet.

Strategisches Stakeholder-Management

Stakeholder sind für uns Einzelpersonen, Gruppen oder Organisationen, die den Verlauf oder das Ergebnis unternehmerischer Entscheidungen beeinflussen oder von ihnen beeinflusst werden. Im Mittelpunkt unseres Stakeholder-Netzwerks stehen unsere Kunden und Mitarbeiter. Darüber hinaus haben wir auf Basis einer kontinuierlichen Stakeholder-Analyse acht weitere Stakeholder-Gruppen identifiziert. Die Kontroll- und Beratungsgremien des Konzerns – das sind der Aufsichtsrat, der Betriebsrat und der Nachhaltigkeitsbeirat – fungieren als Schnittstellen zwischen internen und externen Stakeholder-Gruppen.

Unter Stakeholder-Management verstehen wir die systematische und an unsere Konzernstrategie NEW AUTO geknüpfte Interaktion mit wesentlichen Interessens- und Anspruchsgruppen der Gesellschaft. Unser Ziel ist ein offener, konstruktiver und auch kritischer Austausch mit den in der folgenden Grafik aufgeführten Stakeholder-Gruppen. Wir wollen die Umsetzung ihrer Anforderungen, Erwartungen sowie zentrale strategische Themen aktiv mitgestalten und vorantreiben.

STAKEHOLDER DES VOLKSWAGEN KONZERNS



Um die Anregungen und Empfehlungen unserer Stakeholder kontinuierlich aufnehmen zu können, haben wir unser Stakeholder-Management auch über externe Gremien institutionalisiert. Auf Konzernebene ist dies der Nachhaltigkeitsbeirat. Ergänzend hierzu bieten wir unseren Stakeholdern ein breites Spektrum an Interaktionsangeboten, zu denen regelmäßige Dialogveranstaltungen und Befragungen zählen. Nach pandemiebedingter Unterbrechung konnte der Austausch im Berichtsjahr wieder erfolgreich aufgenommen werden.

Nachhaltigkeitsbeirat

Der Nachhaltigkeitsbeirat unterstützt den Volkswagen Konzern bei wichtigen strategischen Nachhaltigkeitsthemen und setzt sich aus international renommierten Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Politik und Gesellschaft zusammen. Das Beratungsgremium legt seine Arbeitsweise und -schwerpunkte unabhängig fest, verfügt über umfassende Informations-, Konsultations- und Initiativrechte und tauscht sich regelmäßig mit dem Vorstand, dem Top-Management und der Arbeitnehmervertretung aus.

Im Jahr 2022 standen konkret die Themen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, die Nutzung von digitalen Technologien für Nachhaltigkeit, das Konzept der „Zero Impact Factory“, die Förderung von Transformation und Qualifizierung, die weitere Dekarbonisierung von Volkswagen sowie die zukünftige Ausrichtung von Mobilitätslösungen im Hinblick auf die Konzernstrategie von NEW AUTO im Zentrum des Dialogs zwischen Volkswagen und dem Nachhaltigkeitsbeirat. Darüber hinaus befasste sich der Beirat mit den Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts auf den Konzern.

Im Berichtsjahr wurden zudem die vom Beirat initiierten Projekte zur Untersuchung der Bedeutung von Digitalisierung für Nachhaltigkeit, zu Transformationspotenzialen der Beschäftigung und Qualifizierung sowie zur Inklusivität und Effektivität von Klima-Gesetzgebung im Transportsektor abgeschlossen. Weiterführende Links zu den Empfehlungsschreiben an den Konzernvorstand sowie den Ergebnissen der Beiratsprojekte sind auf der Internetseite des Nachhaltigkeitsbeirats einsehbar.

Corporate Citizenship

Als guter Corporate Citizen wollen wir wirtschaftlicher Impulsgeber sein, der vor Ort zu Struktur-entwicklung und Chancengleichheit beiträgt. Die Übernahme gesellschaftlicher Verantwortung gegenüber unseren Stakeholdern gehört seit jeher zu unserem Selbstverständnis. Die Schwerpunkte unseres gesellschaftlichen Engagements liegen in der Förderung von Zukunfts-, Umwelt-, Bildungs- und Sozialprojekten an vielen unserer Standorte weltweit. Im Jahr 2022 wurden weltweit rund 800 Projekte und Initiativen von den Marken und Gesellschaften unterstützt.

Umweltstrategie

Als einer der größten Automobilhersteller übernimmt Volkswagen Verantwortung für die Umwelt. Abgeleitet aus der Konzernstrategie NEW AUTO haben wir unsere ambitionierten Umweltziele stärker in den Fokus gerückt. Mit unserem Umweltleitbild goTOzero streben wir danach, Umweltauswirkungen entlang des gesamten Lebenszyklus – von der Rohstoffgewinnung bis zum Lebensende – für alle unsere Produkte und Mobilitätslösungen zu reduzieren, um Ökosysteme intakt zu halten. Dabei ist Compliance mit Umweltregulierungen, Standards und freiwilligen Selbstverpflichtungen eine Grundvoraussetzung für unser Handeln.

Unser Fokus liegt auf vier priorisierten Handlungsfeldern:

- > Klima schützen. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und richten unsere Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Wir setzen konsequent auf die Elektrifizierung unserer Produkte, die Dekarbonisierung unserer gesamten Wertschöpfungskette sowie den Ausbau erneuerbarer Energieerzeugung zur Belieferung unserer Standorte und Kunden. Bis spätestens 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen zu sein.
- > Ressourcen schonen. Durch den Einsatz von recyceltem Material und nachwachsenden Rohstoffen verringern wir unseren Bedarf an Primärrohstoffen. Wir verbessern unsere Energie- und Ressourceneffizienz und etablieren Kreisläufe für Werkstoffe und Wasser. Gemeinsam mit unseren Geschäftspartnern verringern wir die Beanspruchung natürlicher Ressourcen entlang unserer Lieferkette.
- > Ökosysteme bewahren. Wir reduzieren schädliche Emissionen in Luft, Böden und Gewässern. Wir verringern die Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf Biodiversität und Ökosysteme und fördern Projekte zu deren Bewahrung.
- > Umwelt-Compliance einhalten. Wir wollen in Bezug auf Integrität und Compliance ein Vorbild für ein modernes, transparentes und erfolgreiches Unternehmen sein. Zu diesem Zweck betreiben wir Umwelt-Compliance-Managementsysteme, um Umweltrisiken und -chancen entlang des Lebenswegs unserer Mobilitätslösungen zu identifizieren und zu steuern. Wir führen einen offenen Dialog mit unseren Interessengruppen und beziehen deren Erwartungen in unsere Entscheidungen ein.

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 Mitarbeitern 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 Konzern-Steuerkreis Umwelt und Energie. Weitere Gremien übernehmen die Steuerung wichtiger Einzelaspekte. Dazu zählen der Konzern-Steuerkreis CO₂, der Konzern-Steuerkreis Flotten-Compliance und Abgas sowie der Konzern-Steuerkreis Nachhaltigkeit.

Der Volkswagen Konzern koordiniert die Aktivitäten der Marken, 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.

Unser Anspruch ist es, gesetzliche und rechtliche Anforderungen einzuhalten. Darüber hinaus richten wir uns nach unseren Unternehmensstandards und -zielen. Unsere Umwelt-Compliance-Managementsysteme sollen sicherstellen, dass ökologische Aspekte und Pflichten in unserer Geschäftstätigkeit erkannt und angemessen berücksichtigt werden. Missachtung, Täuschung oder absichtliches Fehlverhalten werten wir als schwerwiegende Compliance-Verstöße. Die Übereinstimmung unseres Handelns mit den Vorgaben unserer Umweltpolitik und anderen umweltbezogenen Konzernvorgaben werden jährlich evaluiert und an den Vorstand der Volkswagen AG, an die jeweiligen Vorstände der Marken beziehungsweise an die Geschäftsführer der Gesellschaften berichtet.

■ CSR-PROJEKTE

<https://www.volkswagenag.com/de/sustainability/strategy-policy-engagement/engagement/cc-projects.html>

TOGETHER4INTEGRITY

**GANZHEITLICHES INTEGRITÄTS- UND COMPLIANCE-MANAGEMENTSYSTEM**

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 muss selbstverständlich für alle Mitarbeiter des Konzerns sein. Deshalb bleiben Integrität und Compliance wesentliche Elemente unserer Konzernstrategie NEW AUTO und ein Fokusthema in Sachen Nachhaltigkeit.

Wir wollen Vorbild sein und das Vertrauen der Mitarbeiter, Kunden, Anteilseigner und Partner in uns stärken. Unsere Regelwerke, Prozesse und unsere Unternehmenskultur richten wir darauf aus, dass alle Mitarbeiter jederzeit integer und regelkonform handeln.

Gleichzeitig haben wir Integrität in unseren Entscheidungsprozessen verankert. In jeder Beschlussvorlage für den Vorstand muss zum Beispiel dargelegt werden, dass die angestrebte Entscheidung im Einklang mit Integrität und Compliance steht, welche Risiken damit einhergehen und wie die Risiken verringert werden können. Ähnliche Vorgaben gelten für Konzernmarken und -gesellschaften sowie Konzerngremien, an die der Vorstand Entscheidungsbefugnisse delegiert hat.

Integrität und Compliance sollen als Steuerungsgröße strategisch wie operativ eine genauso wichtige Rolle in unserem Unternehmen spielen wie Umsatz, Ergebnis, Produktqualität oder Arbeitgeberattraktivität. Seit 2018 bauen wir ein ganzheitliches Integritäts- und Compliance-Managementsystem (ICMS) auf. Es folgt den fünf international anerkannten ECI-Prinzipien (Ethics and Compliance Initiative): Strategie, Risikomanagement, Integritäts- und Diskussionskultur sowie Verantwortungsübernahme.

Um Integrität und Compliance konzernweit zu verankern, setzen wir unser Programm Together4-Integrity (T4I) ein. Es bündelt nahezu alle Integritäts- und Compliance-Aktivitäten des Unternehmens unter einem Dach, mit konsistenten Prozess- und Implementierungsstandards.

Wir etablieren somit nicht nur ein weltweites ICMS für alle Konzern- und Markengesellschaften. Wir treiben auch eines der umfangreichsten Veränderungs- und Kulturprogramme in der Geschichte des Volkswagen Konzerns voran.

T4I: elf Schlüsselinitiativen

Der Rollout von T4I ist weitgehend vollzogen, der Abschluss der Implementierung ist für 2025 geplant. Programmgestaltung wie auch Rollout von T4I werden über den Konzern gesteuert. Für die Umsetzung sind die jeweiligen Geschäftsführungen vor Ort verantwortlich. Je nach lokalen Gegebenheiten können sich die Maßnahmenpakete unterscheiden. Auch die Implementierungszeit variiert.

Die Maßnahmenpakete gliedern sich in elf Schlüsselinitiativen:

1. HR (Human Resources) Compliance-Richtlinien und -Verfahren

Im Kern geht es um das Einbinden von Integrität und Compliance in die Standard-HR-Prozesse. Dazu gehören Einstellung, Qualifizierung, Beförderung und Entlohnung (Bonifizierung). Integrität und Compliance sind außerdem als obligatorisches Thema im jährlichen Mitarbeitergespräch verankert sowie Bestandteil von Trainingsmaßnahmen für Mitarbeiter aller Hierarchiestufen.

2. Verhaltensgrundsätze (Code of Conduct)

Der Code of Conduct (CoC) dient als zentrales Instrument, um das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden innerhalb der Belegschaft zu stärken. Er bildet die Grundlage für regelkonformes Verhalten im Unternehmen. Der CoC gibt Hilfestellung, vermittelt im Zweifel geeignete Ansprechpartner und gilt verpflichtend für alle Beschäftigten des Konzerns. Wir verpflichten uns und unsere Mitarbeiter zu regelmäßigen Schulungen der wesentlichen CoC-Inhalte.

3. Integritätsprogramm

Das Integritätsprogramm soll die Integritätskultur stärken. Ziel ist, den Mitarbeitern die Bedeutung von Integrität zu vermitteln und sie bei entsprechendem Verhalten im Arbeitsalltag zu unterstützen. Wir verstehen Integrität dabei als Haltung: Sie vermittelt einen inneren Kompass für richtiges Handeln und wird besonders in Grauzonen entscheidend, wenn explizite Regeln fehlen oder Zielkonflikte bestehen. Ein besonderer Schwerpunkt liegt darauf, integre Entscheidungen zu treffen. Entsprechende Trainingsmodule unterstützen alle Führungsebenen, vom Meister bis zum Manager.

4. Risikomanagement und interne Kontrollprozesse

Verbindliche Strukturen und Prozesse sollen helfen, Transparenz zu schaffen und Risiken zu steuern. Dazu gehören der auf akute Risiken fokussierte Risikoquartalsprozess, das Interne Kontrollsystem Standard-IKS, das wesentliche Prozesse absichern soll, und die Ursachenanalyse.

5. Interne Compliance-Risikobewertung

Das Internal Compliance Risk Assessment (ICRA) identifiziert und adressiert die Compliance-Risiken im Konzern. Dazu gehören unter anderem Korruption, Geldwäsche oder Veruntreuung. Im Berichtsjahr wurde der ICRA-Prozess im Hinblick auf die Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes angepasst. Auf Basis der über das ICRA ermittelten Risikoprofile werden für jede Gesellschaft Compliance-Maßnahmen abgeleitet und definiert.

6. Hinweisgebersystem

Das Hinweisgebersystem dient als zentrale Anlaufstelle, um Regelverstöße von Konzernmitarbeitern sowie direkten und indirekten Lieferanten zu melden. Dazu gehören 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. Beschäftigte und Dritte können zu jeder Zeit und in vielen Sprachen Hinweise auf Fehlverhalten abgeben. Dafür stehen verschiedene, auf Wunsch vollständig anonyme Meldewege zur Verfügung. Ziel ist, mit verbindlichen Grundsätzen und klar geregelten Verfahren Schaden vom Unternehmen und der Belegschaft abzuwenden.

7. M&A- und NCS-Compliance

Bei geplanten Zusammenschlüssen und Zukäufen, sogenannten Mergers & Acquisitions (M&A)-Transaktionen, werden die entsprechenden Unternehmen auf wirtschaftsrechtliche Risiken wie Korruption, Untreue oder Betrug sowie auf menschenrechtliche Risiken untersucht. Die Analysen liefern Empfehlungen, um identifizierte Risiken zu senken. Dies gilt auch für Joint Ventures sowie Industrialisierungs- und Kooperationsprojekte mit Drittpartnern. Darüber hinaus wirkt die Group Compliance-Organisation auf ein angemessenes Compliance-Management bei Non-Controlled-Shareholdings (NCS) hin, also Unternehmen, die nicht durch ein Unternehmen des Volkswagen Konzerns als Mehrheitseigentümer kontrolliert werden.

MELDEKANÄLE DES HINWEISGEBERSYSTEMS



8. Geschäftspartnerprüfung

Der Business-Partner-Due-Diligence-Prozess prüft Geschäftspartner und Lieferanten auf Integrität, insbesondere Korruptionsrisiken und die Einhaltung ethischer Standards. Ziel ist, diese Risiken früh zu erkennen, entsprechende Geschäftspartner zu meiden sowie Maßnahmen zur Risikominimierung festzulegen und mit dem Geschäftspartner umzusetzen. Ist dies nicht möglich, wird eine Beendigung der Geschäftsbeziehung geprüft oder diese gar nicht erst aufgenommen.

9. Produkt-Compliance

Das Product-Compliance-Managementsystem (PCMS) soll sicherstellen, dass unsere Produkte über ihre Lebensdauer die gesetzlichen und behördlichen Vorschriften des Aus- und Einfuhrlandes, interne wie externe Standards, vertraglich vereinbarte Kundenanforderungen und extern kommunizierte Selbstverpflichtungen erfüllen.

10. 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, CO₂-Ausstoß und Ressourceneffizienz ermittelt.

11. Korruptionsbekämpfung

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. Gemeldete Verstöße gegen unsere Grundsätze werden durch unsere Aufklärungs-Offices verfolgt und aufbereitet und die betreffenden Mitarbeiter sanktioniert. Zur Korruptionsbekämpfung gehören auch die Entwicklung und Implementierung von verpflichtenden Trainings für Mitarbeiter in Bereichen oder Gesellschaften mit hoher Risiko-Exposition.

T4I zielt damit nicht nur darauf ab, die konzernweit einheitliche Corporate Governance im Bereich Integrität und Compliance zu stärken. Das Programm soll auch die Integritätskultur weiterentwickeln. Dazu gehört die Standhaftigkeit, an integren Grundsätzen festzuhalten – unabhängig von ökonomischem oder sozialem Druck. So leisten T4I und das ICMS einen wichtigen Beitrag für mehr Nachhaltigkeit im Volkswagen Konzern.

Erfolg nachhaltig messen

Integraler Bestandteil des Compliance-Managementsystems sind Methoden zur Wirksamkeitskontrolle und Fortschrittsmessung. Das zentrale Planungs- und Reporting-System von T4I bietet permanente Transparenz zum Umsetzungsstand der Schlüsselinitiativen. Es dient der internen Berichterstattung gegenüber Konzern- und Markenvorstand, macht den Projektfortschritt sichtbar und kann bei der Einleitung von Gegenmaßnahmen im Fall von Projektverzögerungen helfen.

Darüber hinaus liefert das jährliche Stimmungsbarometer Auskunft über den Stand der Entwicklung unserer Integritätskultur. Die konzernweite Mitarbeiterbefragung untersucht unter anderem die Möglichkeit jedes Einzelnen, sich integer zu verhalten. Wird dabei ein festgelegter Schwellenwert unterschritten, muss die jeweilige Führungskraft mögliche Hemmnisse mit ihrem Team identifizieren und ausräumen.

Als Messgröße für den Stand der Zielerreichung in Bezug auf Integrität und Recht haben wir für die großen Pkw-produzierenden Marken eine Kennzahl definiert: Regeleinhaltung, Fehlerkultur und integriertes Verhalten. Sie basiert auf der Auswertung der Antworten auf drei Fragen aus dem Stimmungsbarometer, die die Einhaltung von Regelungen und Prozessen, den Umgang mit Risiken und Fehlern sowie die Möglichkeit integrierten Verhaltens zum Inhalt haben. Im Fall von Negativabweichungen entwickeln die betroffenen Fachabteilungen Maßnahmen und setzen diese um.

Compliance: Klare Regeln im Konzern

Regelkonformes Verhalten muss eine Selbstverständlichkeit für alle Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns sein. Dabei unterstützt die Group-Compliance-Organisation weltweit mit Programmen, Richtlinien, Prozessen und praxisorientierter Beratung. Sie hilft den Konzern- und Markengesellschaften, ihre Geschäftsaktivitäten regelkonform durchzuführen und die entsprechenden Gesetze und internen Vorgaben einzuhalten. Schwerpunkte der Compliance-Arbeit sind Anti-Korruption, Verhinderung von Untreue und Geldwäscheprävention.

Als zentrale Beratungsstelle für Compliance-Fragen hat sich im Volkswagen Konzern der „Infopoint Compliance“ etabliert. Das Team gibt entweder direkt eine Empfehlung zum Sachverhalt ab oder leitet die Anfrage an eine zuständige Stelle weiter. Fallbeispiele aus dieser Beratung fließen regelmäßig in die Compliance-Kommunikation ein. Auch in der Volkswagen 360°-App können Beschäftigte direkt die Compliance-Beratungsstelle kontaktieren. Vor allem Mitarbeiter ohne eigenen IT-Arbeitsplatz profitieren von dieser Möglichkeit.

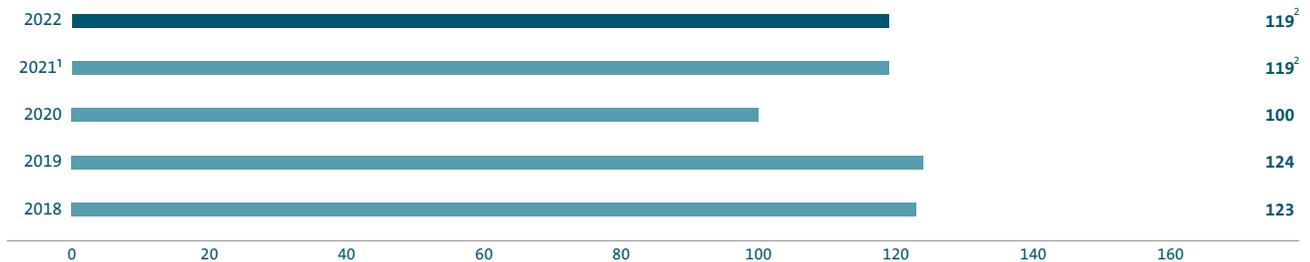
Darüber hinaus bietet die Group-Compliance-Organisation zielgruppenspezifische Trainings- und Kommunikationsformate an. Dazu gehören Managementgespräche oder Schulungen für Multiplikatoren. Compliance-Inhalte sind überdies fester Bestandteil aller Karriere-Entwicklungswege vom Einstiegsprogramm für Trainees, über Programme zur Führungskräfte- und Managemententwicklung bis hin zum Senior-Management-Programm. Ergänzt werden die Maßnahmen durch Informations- und Kommunikationsaktivitäten wie Sensibilisierungskampagnen, Film- und Dialogformate, Newsletter oder interaktive Spiele zum Lernen über Gesetze und Regeln.

Das Aktionspaket der Group-Compliance-Organisation widmet sich wichtigen Zukunftsfeldern. Darin enthalten sind unter anderem Projekte zur konzernübergreifenden Zusammenarbeit in den Märkten, die Weiterentwicklung IT-basierter Compliance-Tools oder Austauschformate mit internen und externen Compliance-Experten.

Weiterführende Informationen zu den Themen Integrität und Compliance sowie „Wirtschaft und Menschenrechte“ finden Sie im Konzernnachhaltigkeitsbericht 2022.

i HINWEISGEBERSYSTEM
<https://www.volkswagenag.com/de/group/compliance-and-risk-management/whistleblowersystem.html>
Telefon: + 49 5361 9 46300
E-Mail: io@volkswagen.de

CO₂-EMISSION DER EUROPÄISCHEN (EU27+2) PKW-NEUWAGENFLOTTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS in Gramm pro Kilometer (WLTP)



1 Die Berechnung der CO₂-Flottenemissionen seitens der EU-Kommission wurde 2021 von NEFZ auf WLTP umgestellt.

2 Vorbehaltlich der Bestätigung der CO₂-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 der Strategie NEW AUTO – Maßnahmen zur Vernetzung der konzernweiten Entwicklungsaktivitäten auf den Weg gebracht. Im Mittelpunkt steht dabei ein effizienter, markenübergreifender Entwicklungsverbund, gekennzeichnet durch enge Vernetzung unserer Experten, Zusammenarbeit auf Augenhöhe, ein innovatives Arbeitsumfeld und die Bündelung von Entwicklungsaktivitäten. Dadurch wollen wir konzernweite Synergien erschließen und eine Vorbildfunktion in puncto Umwelt, Sicherheit und Integrität übernehmen. Der Entwicklungsverbund trägt maßgeblich dazu bei, den Wandel 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.

CO₂-Flottenemissionen

Um die Wirksamkeit unserer Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen unserer Fahrzeuge zu messen, erheben wir in Europa und in den USA die Kennzahl CO₂-Flottenemissionen.

Die EU-Pkw-Neuwagenflotte (EU27+2) des Volkswagen Konzerns (ab 2022 inkl. Lamborghini und Bentley) hat im Berichtsjahr gemäß den gesetzlichen Berechnungsgrundlagen im Durchschnitt 119 g CO₂/km (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure – WLTP)¹ emittiert, gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 122 g CO₂/km (WLTP)¹. Damit hat der Volkswagen Konzern das CO₂-Flottenziel der EU übererfüllt. Alle genannten Werte verstehen sich vorbehaltlich der Bestätigung der CO₂-Daten im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission. Eine Zielverschärfung erfolgt voraussichtlich (vorbehaltlich der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt) ab 2025: Demnach hat die EU-Kommission das Ziel einer CO₂-Reduktion von 15% festgelegt, was für unsere EU-Pkw-Neuwagenflotte einem CO₂-Zielwert von unter 105 g CO₂/km entspricht. Für das Jahr 2030 wurde eine Absenkung von 55% festgelegt, dies entspricht einem CO₂-Zielwert von unter 55 g CO₂/km. Wir gehen davon aus, dass unsere EU-Pkw-Neuwagenflotte das Ziel für 2025 erfüllen und das Ziel für das Jahr 2030 übererfüllen kann. Für das Jahr 2035 gilt ein CO₂-Reduktionsziel von 100% für Pkw.

Die EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns hat im Berichtsjahr gemäß den gesetzlichen Berechnungsgrundlagen im Durchschnitt 193 g CO₂/km (WLTP)¹ gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 199 g CO₂/km (WLTP)¹ emittiert. Damit hat der Volkswagen Konzern das CO₂-Flottenziel

CO₂-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 MY22 und der anschließenden Bestätigung durch EPA und CARB (interner Datenstand September 2022).

2 Vorbehaltlich der Bestätigung durch EPA und CARB (Final MY Report MY21 eingereicht, aber noch nicht bestätigt).

der EU übererfüllt. Alle genannten Werte verstehen sich vorbehaltlich der Bestätigung der CO₂-Daten im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission. Eine Zielverschärfung erfolgt voraussichtlich (vorbehaltlich der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt) ab 2025: Demnach schreibt die EU-Kommission eine CO₂-Reduktion von 15% vor, was für unsere EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge einem CO₂-Zielwert von unter 184 g CO₂/km entspricht. Für das Jahr 2030 wurde eine Absenkung von 50% festgelegt, dies entspricht einem CO₂-Zielwert von unter 108 g CO₂/km. Wir gehen davon aus, dass unsere EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge das Ziel für 2025 erfüllen und das Ziel für das Jahr 2030 übererfüllen kann. Für das Jahr 2035 gilt ein CO₂-Reduktionsziel von 100% für leichte Nutzfahrzeuge. In den Märkten Vereinigtes Königreich und Schweiz/Liechtenstein wurden die gesetzlichen Vorgaben von den Flotten der leichten Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns für das Berichtsjahr erreicht. Die Flotte der Pkw des Volkswagen Konzerns hat die gesetzlichen Vorgaben für das Berichtsjahr in der Schweiz knapp verfehlt. Die Zielvorgabe für den mit anderen Herstellern gebildeten CO₂-Pool in UK wurde jedoch erreicht.

In den Vereinigten Staaten von Amerika ist die Emissionsgemeinschaft – bestehend aus den Konzernmarken Volkswagen Pkw, Audi, Lamborghini, Bentley und Porsche – verpflichtet, die Vorschriften der zwei Regulierungen Green House 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 CO₂-Wert für das Modelljahr 2022 (interner Datenstand September 2022) der Flotten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge liegt im Durchschnitt bei 141 g CO₂/km (Modelljahr 2021: 146 g CO₂/km) gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 136 g CO₂/km (Modelljahr 2021: 142 g CO₂/km). Durch die Anwendung der gesetzlichen Flexibilität in GHG und CAFE sowie extern erworbener Credits konnte der Volkswagen Konzern die geltenden Vorgaben – vorbehaltlich der Bestätigung durch die Behörden – für das Modelljahr 2021 einhalten. Der für das Modelljahr 2022 genannte Wert versteht sich ebenfalls vorbehaltlich der Bestätigung durch die Behörde EPA. Für das Jahr 2025 gehen wir in den USA von einem CO₂-Zielwert von circa 110 g CO₂/km aus und rechnen damit, dass wir dieses Ziel erreichen. Für 2030 werden wir den Elektrofahrzeug-Anteil unserer Neuwagenflotte auf deutlich über 50% erhöhen und sind damit im Zielkorridor der aktuellen Administration.

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.

Daher soll bereits im Jahr 2025 rund jedes fünfte Neufahrzeug aus dem Volkswagen Konzern weltweit rein elektrisch angetrieben werden; je nach Marktentwicklung könnten dies über zwei Millionen Elektrofahrzeuge pro Jahr sein. Im Rahmen unserer Elektrifizierungsoffensive wollen wir bis 2030 unseren Kunden weltweit rund 50 rein batterieelektrische Modelle anbieten können. Bis 2030 will der Volkswagen Konzern sein gesamtes Modellportfolio – vom Volumenmodell bis zum Premiumfahrzeug – durchgängig elektrifizieren. Von jedem unserer Pkw-Modelle aller Konzernmarken soll es dann mindestens eine elektrifizierte Variante geben – batterieelektrisch oder als Hybridfahrzeug. 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 im Rahmen der Technologie-Initiative Mechatronics der Konzernstrategie NEW AUTO 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 Kostenpotenzialen. Ein Ersteinsatz der SSP-Plattform befindet sich aktuell in Prüfung.

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 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. Zur Erfüllung zukünftiger Abgasnormen sind Aggregatemaßnahmen, wie eine deutlich aufwendigere Abgasreinigung oder eine sogenannte Mild-Hybridisierung der Fahrzeuge, 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, der Werkstoffherstellung, den Prozessen 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. Wir ermitteln, an welcher Stelle des Lebenszyklus Verbesserungen den größten Effekt haben und entwickeln geeignete Lösungen. Das nennen wir Life Cycle Engineering. 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, verwenden qualitativ hochwertiges Recyclingmaterial und vermeiden Schadstoffe. Zur Erreichung dieses Ziels wird zum Beispiel empfohlen, Stoffe zu vermeiden, die auf der sogenannten „Kandidatenliste für besonders besorgniserregende Stoffe“ der EU-Verordnung REACH aufgeführt sind. 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.

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. Die im Jahr 2020 neu vergebenen Führungsrollen der Marken in der Technischen Entwicklung zur Steigerung der Effizienz und zum Heben von Synergien bei Modulvarianz, Komponenten, Bauteilen und Prozessen wurden im Berichtsjahr weiter mit Leben gefüllt.

Den Einsatz von Modulen koordinieren wir zentral, um Kosten, Investitionen und die Komplexität zu reduzieren. Wir verfolgen das Ziel, die Aufwendungen in den Baukästen zu senken und zeitgleich die flächendeckende Elektrifizierung sowie die Ausrichtung auf autonome Systeme umzusetzen. Erreichen wollen wir dies durch eine deutliche Verringerung der Komplexität – 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.

Nachhaltige Mobilität, 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. Gefordert sind 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 autonome 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 sind neue Softwarelösungen. Im Rahmen der Strategie NEW AUTO erklärte der Volkswagen Konzern die Softwareentwicklung zu einer der Ziel-Kernkompetenzen. Die Verantwortung trägt unsere Softwaretochter CARIAD. Sie soll ein nachhaltiges, komfortables, vernetztes und sicheres automobiles Erlebnis für die Kunden der Marken unseres Konzerns entwickeln. CARIAD soll die Antworten auf die strategischen Fragen der Digitalisierung bieten und die Softwarekompetenzen im Konzern bündeln.

Entwickler von CARIAD arbeiten an Standorten in Deutschland, Europa und – gemeinsam mit Entwicklungsteams des Volkswagen Konzerns – in Nordamerika. 2022 etablierte CARIAD eine eigene Niederlassung in China. Mit ihrer Mission „Aus China für China“ können die Entwicklungsteams dort einen noch besseren Fokus auf die Wünsche der chinesischen Kunden legen. Die CARIAD SE beschäftigt rund 5.500 Fachkräfte, die die Entwicklung folgender Lösungen im Konzern übernehmen:

- > eine einheitliche Software-Plattform „VW.OS“ für alle Konzernfahrzeuge,
- > einheitliche End-to-End-Elektronikarchitekturen,
- > die Anbindung an eine einheitliche Volkswagen Automotive Cloud „VW.AC“,
- > eine Infotainment-Plattform samt App-Store für Drittanbieter,

- > Fahr-Assistenzsysteme, automatisierte Parkfunktionen und hochautomatisiertes Fahren für private Mobilität,
- > ein Datenmarktplatz,
- > neue Mobilitätsdienste und digitale Geschäftsmodelle.

Im Jahr 2022 arbeiteten die Entwicklerteams von CARIAD gemeinsam mit den Marken Audi und Porsche intensiv an der Fertigstellung der Architektur E³ 1.2. Sie optimiert die Abstimmung der Hardware auf die Fahrzeugsoftware von CARIAD. Das soll nicht nur die Leistung der Fahrzeugrechner verbessern, sondern auch das Aufspielen von Over-the-Air-Updates erleichtern; ein zentraler Hebel für die Einführung neuer Dienste, auch nach dem Produktionsstart der Fahrzeuge.

Bereits heute liefert CARIAD updatefähige Software für aktuelle Fahrzeuggenerationen auf seiner Architektur E³ 1.1 an die Konzernmarken, mit dem Anspruch, die Software sicher und nachvollziehbar zu gestalten. Sie wird bereits als Over-the-Air-Update in die Fahrzeuge eingespielt.

Langfristig soll CARIAD all seine Lösungen in einer weiterentwickelten, skalierbaren Software-Plattform zusammenführen und den Konzernmarken zur Verfügung stellen, vom Volumensegment bis zur Premiumplattform. Damit sollen Skaleneffekte generiert werden, um die Kosten für die steigenden Softwarebedarfe im Fahrzeug für alle Marken zu senken.

Die neue Plattform soll auch den Weg zu autonomen Fahrfunktionen der Zukunft ebnen. Die Entwicklung des autonomen Fahrens ist Kernbestandteil der NEW AUTO Strategie. CARIAD verantwortet die Entwicklung teil- und hochautomatisierter Fahrfunktionen (bis zu Level 4) für die Marken des Konzerns. Diese Anwendungen werden auf unterschiedlichen Leistungsebenen (Level 2+, 3 oder 4) schrittweise in ihren neuen Fahrzeugmodellen eingeführt. Volkswagen Nutzfahrzeuge ist dabei speziell für die Bereiche Mobility and Transportation as a Service (MaaS/TaaS) zuständig. Mit der strategischen Technologie-Initiative Mobility Solutions wird das autonome Fahren an neue Service-Modelle geknüpft, also geteilte Mobilität in den genannten Bereichen mit Robo-Shuttles und -Transportern.

CARIAD und Volkswagen Nutzfahrzeuge treiben die künftige Einführung autonomer Fahrtechnologien gemeinsam mit Entwicklungspartnern weiter voran.

Mit Allianzen Kräfte bündeln

Die Strategie NEW AUTO 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 Mitarbeiter an nachhaltigen Lösungen für urbane und interurbane Mobilitätssysteme, entsprechend unserem Leitspruch „Mobility for generations to come“. 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 haben wir mit der Ford Motor Company eine Allianz gestartet. Anfang Juni 2020 unterzeichneten die Ford Motor Company und die Volkswagen AG weitere Verträge innerhalb ihrer bestehenden globalen Allianz für leichte Nutzfahrzeuge, Elektrifizierung und autonomes Fahren. Die Verträge legen unter anderem die Grundlage für insgesamt drei Fahrzeugprojekte: einen mittelgroßen Pickup, einen Stadtlieferwagen und einen Transporter im Ein-Tonnen-Ladesegment. Außerdem wird Ford den Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) von Volkswagen für zwei elektrische Volumenmodelle nutzen, die ab 2023 in Europa angeboten werden sollen. Mit der Kooperation wollen Volkswagen und Ford ihre Wettbewerbsfähigkeit erhöhen, die Produkte noch besser auf die Wünsche der Kunden weltweit ausrichten und gleichzeitig Synergien bei Kosten und Investitionen heben.

Wir wandeln uns zu einem Mobilitätsanbieter mit digitalem Ökosystem und einer vollvernetzten Fahrzeugflotte. Gemeinsam mit unserem strategischen Partner Microsoft wollen wir die Softwareentwicklung für das Automobil von morgen vorantreiben. Die Automated Driving Platform mit Microsoft beschleunigt die agile Entwicklung von Cloud-basierten Fahrassistenzsystemen und automatisierten Fahr- und Parkfunktionen durch unsere Softwareteams.

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 Kunden zugute.

Die Entwicklung der automatisierten Fahrfunktionen für die Kunden unserer Marken übernimmt konzernübergreifend die Softwaretochter CARIAD. Dazu schloss sie im Jahr 2022 gleich mehrere signifikante Partnerschaften. In der Automated Driving Alliance wollen CARIAD und Bosch das teil- und hochautomatisierte Fahren massentauglich, also auch im Volumensegment verfügbar, machen. Ziel ist es, für Konzernfahrzeuge Funktionen bereitzustellen, bei denen Fahrer die Hände zeitweise vom Lenkrad nehmen können, wo dies regulatorisch möglich ist. In der Alliance entwickeln die beiden Unternehmen gemeinschaftlich Level-2-„hands-free“-Systeme für Stadt, Land und Autobahn sowie ein System, bei dem das Fahrzeug die komplette Fahraufgabe auf der Autobahn übernimmt.

Um die Entwicklungskompetenz im Bereich hochautomatisierter Fahrfunktionen auf dem chinesischen Markt weiter zu stärken, schloss CARIAD eine lokale Partnerschaft mit dem Unternehmen Horizon Robotics. Die Unternehmen planen im Rahmen eines neuen Joint Ventures auch die Entwicklung eines Hightech-Halbleiters, eines so genannten „System on a Chip“ (SoC), um die Integration zahlreicher Funktionen auf einem einzigen Chip zu forcieren.

CARIAD setzt sich darüber hinaus für eine offene Zusammenarbeit in der weltweiten Entwicklergemeinschaft ein: 2022 trat CARIAD der Open Source Community Eclipse Foundation bei und beteiligt sich dort als strategisches Mitglied in der Arbeitsgruppe „Software Defined Vehicle“, um Basissoftware im Auto effizienter zu entwickeln und Innovationen zu fördern.

F&E-Kennzahlen

Im Geschäftsjahr 2022 haben wir weltweit 5.305 (5.638) Patente auf Erfindungen unserer Mitarbeiter angemeldet, davon die Mehrzahl in Deutschland. Die Tatsache, dass ein immer größerer Teil dieser Patente auf Anmeldungen in wichtigen Zukunftsfeldern wie Fahrerassistenzsysteme und Automatisierung, Digitalisierung, Konnektivität sowie alternative Antriebe entfällt, belegt die Innovationskraft unseres Unternehmens.

In Summe waren die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile im Berichtsjahr mit 18,9 (15,6) Mrd. € um 21,3% höher als im Vorjahr; ihr Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile – die F&E-Quote – lag bei 8,1 (7,6)%. 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 51,4 (50,3)%. Die nach IFRS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten erhöhten sich auf 14,3 (12,8) Mrd. €.

Im Bereich Forschung und Entwicklung waren am 31. Dezember 2022 – einschließlich der At Equity konsolidierten chinesischen Joint Ventures – konzernweit 58.912 (+ 11,1%) Mitarbeiter tätig; das entspricht einem Anteil von 8,7% an der Belegschaft. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert unter anderem aus einer Änderung der Erhebungsmethodik.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mio. €	2022	2021
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	18.908	15.583
davon aktivierte Entwicklungskosten	9.723	7.843
Aktivierungsquote in %	51,4	50,3
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	5.144	5.050
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	14.329	12.790
Umsatzerlöse	232.385	206.237
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	18.908	15.583
F&E-Quote	8,1	7,6

BESCHAFFUNG

Die zentrale Aufgabe der Beschaffung bestand im Geschäftsjahr 2022 darin, entlang der fünf Dimensionen Kosten, Versorgung, Nachhaltigkeit, Qualität und Innovationen einen entscheidenden Beitrag für das Unternehmensergebnis zu leisten. Dabei standen vor allem die Herausforderungen zu den Themen Versorgung und Kosten im Fokus. Das Jahr 2022 war insbesondere davon geprägt, die Versorgung mit Teilen abzusichern. Durch gezielte Task-Force-Arbeit konnten drohende Fahrzeugverluste insbesondere aufgrund der Teileengpässe im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt minimiert werden. Im zweiten Halbjahr 2022 standen zudem die Preissteigerungen der Energiekosten, damit verbundene Lieferantenforderungen und die Sicherstellung der Energieversorgung in eigenen Werken und bei Lieferanten im Fokus.

Beschaffungsstrategie

Die Konzernstrategie NEW AUTO steht auch innerhalb der Beschaffung für mehr Geschwindigkeit, Fokus sowie Konsequenz und treibt den Wandel stärker voran. Im Jahr 2022 haben wir unsere Funktionsbereichsstrategie weiter vorangetrieben und weiterentwickelt. Neben den kurzfristigen Kostenzielen verfolgt unsere Strategie die Verbesserung unserer Versorgungssituation, die Steigerung der Produktqualität sowie die Stärkung von Innovationskraft und Nachhaltigkeit. Die Ziele leiten sich aus der Konzernstrategie NEW AUTO ab und treiben den Wandel von Volkswagen auch aus der Beschaffung heraus. Darüber hinaus schaffen wir optimierte strukturelle Voraussetzungen für unsere Mitarbeiter der Beschaffung und setzen mit der Digitalisierung unserer Prozesse sowie einer erhöhten Mitarbeiterorientierung weitere Schwerpunkte.

Elektromobilität

Als zentrale Aufgabe der Beschaffung gilt es in Bezug auf die Elektromobilitätsoffensive, die weiterhin wachsenden Bedarfe der nächsten fünf bis zehn Jahre nachhaltig abzusichern und dabei die Kostenstrukturen zu optimieren.

Im Zuge der Auftragsvergaben an unsere Partner in Sachen Elektromobilität stellen wir Anforderungen bezüglich des nachhaltigen Handelns von Lieferanten, transparenter und nachverfolgbarer Lieferströme sowie Energie- und CO₂-optimierter Lieferketten. Weltweite Bedarfe aus den Märkten Europa, Amerika und Asien bündeln wir in Konzernvergaben mit dem Ziel der Kostenführerschaft bei Elektromobilitätslösungen. Dabei achten wir auf Diversifizierung in Verbindung mit Zweilieferantenstrategien sowie auf die Lokalisierung des Zuliefererportfolios für alle Kernkomponenten der Elektrofahrzeugflotte, um wirtschaftliche und geopolitische Risiken zu reduzieren.

Digitalisierung der Versorgung

Wir arbeiten konsequent daran, eine komplett digitalisierte Lieferkette umzusetzen. Sie soll uns dabei unterstützen, die Versorgung abzusichern und konzernweit Synergien zu heben. 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. Die Umsetzung der Digitalisierungsstrategie der Beschaffung wird konsequent verfolgt, um gezielt die Schwächen der IT-Systemlandschaft innerhalb der Beschaffung zu beheben und auch die Effektivität, Effizienz und Zukunftsfähigkeit der Organisation zu steigern. Die ersten Systeme beziehungsweise Module wie beispielsweise ein cloudbasiertes Modul zur Automatisierung von Beschaffungsaktivitäten in der Fahrzeugprojektphase und ein anerkanntes Online-Verhandlungs-Tool wurden bereits implementiert und in die bestehende Systemlandschaft integriert.

Struktur der wichtigsten Einkaufsmärkte

Die Beschaffung ist global organisiert und in den wichtigen Märkten weltweit präsent. Dadurch können wir sowohl Produktionsmaterial und Sachinvestitionen als auch Dienstleistungen weltweit in der geforderten Qualität und zu bestmöglichen Konditionen einkaufen. Aufgrund der Vernetzung der Beschaffungsorganisationen der Marken sind wir in der Lage, konzernweit Synergien auf den verschiedenen Einkaufsmärkten zu heben.

Der Volkswagen Konzern betreibt, zusätzlich zu den Beschaffungseinheiten der Marken, sieben Regionalbüros. In Wachstumsmärkten ermitteln und qualifizieren wir lokale Lieferanten, um Kostenvorteile für alle Produktionsstandorte im Konzern zu realisieren. Dabei rücken auch Start-ups und Softwarelieferanten in den Fokus.

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, wie zum Beispiel Energie- und Rohstoffengpässe im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie sowie mit dem Russland-Ukraine-Konflikt.

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 und damit auf eine Vielzahl von Standorten und Technologien zurückgreifen. Insbesondere bei der Bewältigung der Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts und dem damit verbundenen Aufbau von Absicherungsstandorten hat diese Struktur einen entscheidenden Beitrag geleistet. Durch die bereichsübergreifende Arbeit zwischen Beschaffung, Qualitätssicherung, Entwicklung, Produktion und Logistik konnten die kurzfristigen Verluste reduziert und die Absicherungsstandorte erfolgreich industrialisiert werden.

Die verfolgten Maßnahmen infolge des Russland-Ukraine-Konflikts zeigen, dass das weltweite Lieferantenmanagement wirksam arbeitet. Dennoch führte die angespannte Versorgungssituation, insbesondere bei Halbleitern, zu einer eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit für die Kunden.

Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen

Grundlage erfolgreicher Geschäftsbeziehungen mit unseren Geschäftspartnern bilden die Achtung der Menschenrechte sowie die Einhaltung von Arbeits- und Gesundheitsschutzstandards, ein aktiver Umweltschutz und die Korruptionsbekämpfung. Diese Nachhaltigkeitsstandards sind in den vertraglich verbindlichen „Anforderungen des Volkswagen Konzerns zur Nachhaltigkeit in den Beziehungen zu Geschäftspartnern (Code of Conduct für Geschäftspartner)“ definiert. Gleichzeitig ist dort die Erwartung formuliert, dass sich die Geschäftspartner für die Einhaltung der Anforderungen in ihrer Lieferkette einsetzen. Das Einhalten der Anforderungen wird von uns mithilfe eines Nachhaltigkeitsratings bei relevanten Lieferanten überprüft und ist seit 2019 ausdrücklich vergaberelevant. Die Relevanz eines Geschäftspartners für dieses Rating ergibt sich unter anderem durch die Unternehmensgröße oder die Risikoexposition, die aus der Art der Dienstleistung abgeleitet wird.

In unserem Nachhaltigkeitsrating ermitteln wir die Nachhaltigkeitsperformance der Lieferanten mithilfe von Selbstauskünften und risikobasiert mit Vor-Ort-Überprüfungen. Im Berichtsjahr lagen uns 12.660

Ratings für Lieferanten vor, deren Auftragsvolumen einem Anteil von 75 % am Gesamtvolumen entspricht. Sowohl die Validierung des Fragebogens als auch die Durchführung der Vor-Ort-Überprüfungen erfolgt durch ausgewählte Dienstleister. Erfüllt ein Lieferant unsere Anforderungen zur Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards nicht, wird in der Regel kein Auftrag vergeben. Die Verknüpfung von Vergabeentscheidungen an Nachhaltigkeitskriterien ist einer der stärksten Hebel, um diese durchzusetzen. Auf bestehende Nachhaltigkeitsrisiken und -verstöße, auch in der vorgelagerten Lieferkette, reagieren wir mit der systematischen Definition und Umsetzung von Maßnahmen, um die erkannten Verstöße abzustellen. Zudem haben wir die Fort- und Weiterbildung von Lieferanten auch in diesem Berichtsjahr fortgesetzt. Im Geschäftsjahr 2022 haben über 2.900 Lieferanten unsere Qualifizierungsangebote wie digitale Lieferantenschulungen oder E-Learnings wahrgenommen.

Im Bereich Dekarbonisierung verfolgt der Volkswagen Konzern das Ziel, kontinuierlich über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs Treibhausgasemissionen zu reduzieren oder zu vermeiden. Der Wandel des Konzerns zum Anbieter nachhaltiger Mobilitätslösungen, insbesondere der Trend 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. So haben wir die Nutzung unter anderem von regenerativer Energie bei Zellherstellern im Lastenheft vertraglich verankert.

Im Rahmen unseres nachhaltigen Lieferantenmanagements engagieren wir uns auch für den Schutz derjenigen Gruppen, die entlang unserer Lieferkette einem hohen Risiko potenzieller Menschenrechtsverletzungen ausgesetzt sein können. Um den internationalen Rahmenwerken und Anforderungen sowie insbesondere dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz zu entsprechen, 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. Zur Bearbeitung der teilweise umfangreichen Risiken in den Rohstofflieferketten setzten wir unser Raw-Material-Due-Diligence-Management-System weiter um. Dieses konkretisiert die Priorisierung und Bearbeitung der von uns als besonders risikoreich eingestuften Rohstofflieferketten. Für die Gestaltung des verantwortungsvollen Rohstoffbezugs sind Transparenzanforderungen für unsere Batterielieferanten eine wesentliche Grundlage. Im Zuge dieser vertraglichen Anforderung verlangen wir zum Beispiel die Offenlegung der gesamten vorgelagerten Lieferkette von unseren Batterielieferanten für Neuvergaben.

Weiterführende Informationen zum Thema Menschenrechte finden Sie im Nachhaltigkeitsbericht 2022 im Kapitel Lieferkette und Menschenrechte.

TECHNIK

Im Vorstandsressort „Technik“ werden folgende Schwerpunkte verantwortet: alle Aktivitäten der Volkswagen Group Components, die Vermarktung der Volkswagen Plattformen und Komponenten an Dritte, die Entwicklung, Herstellung und Beschaffung von Batteriezellen (Tech-Initiative „Cell and Battery“) sowie alle Themen rund um Laden und Energie für den Konzern weltweit (Tech-Initiative „Charging and Energy Services“).

Ziel ist eine weitere Verbesserung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit durch eine markenübergreifende Steuerung der Technikaktivitäten und eine konzernweit abgestimmte Wertschöpfungsstrategie. Sowohl bei traditionellen Technologien als auch bei Zukunftsthemen sollen Synergien realisiert werden, um den Übergang zur Elektromobilität voranzutreiben.

Der Volkswagen Konzern hat in der Technologie-Roadmap seine Ziele für die Bereiche Batterie und Laden bis 2030 festgeschrieben. Mit der Batterie-Roadmap wollen wir Komplexität und Kosten dieser Schlüsselkomponente signifikant senken, um das Elektrofahrzeug für möglichst viele Menschen attraktiv und bezahlbar zu machen.

Batterie

Volkswagen hat im Jahr 2022 mit der PowerCo SE ein eigenes Unternehmen gegründet, das die weltweiten Batterieaktivitäten des Konzerns bündelt. 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. Perspektivisch sind weitere Produkte wie Großspeichersysteme für das Energienetz geplant.

Bei der Grundsteinlegung für die konzernweit erste eigene Zellfabrik in Salzgitter, die 2025 den Betrieb aufnehmen soll, stellte die PowerCo zwei Schlüsselkonzepte vor, mit denen sie künftige Industriestandards setzen will: Die Einheitszelle, die einen flexiblen Einsatz verschiedenster Zellchemien ermöglicht und perspektivisch in bis zu 80% aller Konzernmodelle zum Einsatz kommen soll. 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 anpassbar ist.

Nach Salzgitter entsteht eine zweite Zellfabrik in Valencia, Spanien; für weitere drei Zellfabriken in Europa werden derzeit Standorte sondiert. Neben Europa prüft die PowerCo zudem bereits weitere Gigafabriken in Nordamerika. Jede Fabrik soll zu 100% mit regenerativ erzeugtem Strom betrieben und auf künftiges Closed-Loop-Recycling ausgelegt werden. Neben der PowerCo als Zellhersteller wurde als weitere Einheit das Center of Excellence geschaffen, das unter anderem das konzernweite Produktmanagement für Batteriezelle und Batteriesystem, die Entwicklung von Batteriesystemen sowie die Lieferantenqualität verantwortet.

Vertikale Integration

Die vertikale Integration der Wertschöpfung ist eine wesentliche Säule 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. Beispiele sind unter anderem ein langfristiges Lieferabkommen mit Vulcan Energy Resources über CO₂-neutrales Lithium aus dem Oberrheingraben und ein Memorandum of Understanding mit der kanadischen Regierung, den Aufbau nachhaltiger regionaler Rohstoff-Lieferketten in Nordamerika voranzutreiben.

Kathodenmaterial spielt als wesentlicher Kostenfaktor und Leistungsträger der Batterie eine zentrale Rolle für die Transformation zur Elektromobilität. Die PowerCo hat mit dem belgischen Materialtechnologie-Konzern Umicore ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet, das die europäischen Zellfabriken ab 2025 mit Kathoden- und Vormaterial versorgen soll. Bis Ende des Jahrzehnts wollen die Partner Materialien für 160 GWh Zellkapazität pro Jahr produzieren.

Laden und Energie

Sämtliche Aktivitäten im Bereich Laden und Energie werden seit Anfang 2021 gebündelt und durch das Vorstandsressort „Technik“ gesteuert. Es nimmt eine Schlüsselrolle in der Elektromobilitätsstrategie des Konzerns ein mit dem Ziel, führender Anbieter eines intelligenten Lade- und Energie-Ökosystems zu werden.

Im Rahmen der strategischen Ausrichtung des Konzerns setzt der Bereich Laden und Energie dabei auf zwei wesentliche Schwerpunkte: Zum einen wird der Absatz von elektrifizierten Fahrzeugen durch den internationalen Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur unterstützt. Mit einer gemeinsamen Beteiligung der Konzernmarken Volkswagen Pkw, Audi und Porsche am paneuropäischen High Power Charging (HPC) Joint Venture IONITY, des von Volkswagen und Enel gegründeten Joint Ventures Ewiva in Italien sowie weiteren Partnerschaften wird eine umfassende Ladeinfrastruktur zur Absicherung der Mobilität aufgebaut: Bis 2025 soll die Anzahl an öffentlichen Schnellladepunkten in Europa auf 18.000 gesteigert werden. Gleichzeitig soll das Ladenetz in Nordamerika mit Electrify America auf 10.000 Schnellladepunkte und mit CAMS in China auf 17.000 Schnellladepunkte erweitert werden. Zum anderen werden nachhaltige Geschäftsmodelle durch die Erweiterung der Wertschöpfung wie beispielsweise intelligentes und energie-

marktintegriertes Laden erschlossen. Der Konzern agiert mit seiner Lade- und Energiemarke Elli in Europa als Lade-Abo-Anbieter und bietet mit einem eigenen Ladeservice Kunden aller Elektrofahrzeuge den Zugang zu rund 450.000 Ladepunkten mit circa 20.000 Schnellladern bei rund 800 Anbietern in 27 Ländern. Zudem umfasst die Produktpalette von Elli die gesamte Bandbreite der Ladelösungen für Privatkunden und Unternehmen – von der eigenen Wallbox über die flexible Schnellladesäule bis hin zu smarten Ökostrom-Tarifen.

Antrieb und Plattform

Der unternehmerisch eigenständigen Geschäftseinheit Volkswagen Group Components unter dem Dach der Volkswagen AG sind weltweit rund 70.000 Mitarbeiter zugeordnet, deren Expertise in der Entwicklung und Fertigung von Fahrzeugkomponenten liegt. Im Rahmen der Neustrukturierung der Group Components wurde die ehemalige Geschäftsfeldstruktur zum 1. April 2021 in angepasster Form als Produktreihen (konventioneller Antriebsstrang, Chassis und elektrischer Antriebsstrang) in den Bereich Antrieb und Plattform überführt. Die Produktreihen übernehmen standortübergreifend die Verantwortung für Produktmanagement und Produktkosten und decken dabei das klassische Portfolio der Group Components ab.

Neben den Produktreihen sind die Entwicklungsbereiche der Group Components im Bereich Antrieb und Plattform gebündelt. Das Entwicklungsportfolio umfasst dabei im Schwerpunkt die folgenden Umfänge: Fahrwerkskomponenten, Lenksysteme, Gelenkwellen, Getriebe, elektrische Antriebe und Thermomanagementsysteme im elektrischen Antriebsstrang. Die im Zuge der organisatorischen Bündelung aller Komponenten neu entstandene System- und Innovationsentwicklung arbeitet bereichsübergreifend an dem ganzheitlich optimierten elektrischen Antriebsstrang. Durch die enge Verzahnung von Produktmanagement und Entwicklung im Bereich Antrieb und Plattform sollen Produktkosten optimiert, die Portfolioschärfung der Group Components vorangetrieben und der elektrische Antriebsstrang der Zukunft maßgeblich mitgestaltet werden.

Plattform Business

Im Vorstandsressort „Technik“ wird die konzernweite Verantwortung für den externen Vertrieb von Plattformen und Komponenten gebündelt. Umfang dieser Organisationseinheit Plattform Business (Drittmarktgeschäft) sind die erfolgreiche Anbahnung und Akquise (inklusive Vertragsgestaltung) sowie Betreuung von Kundenprojekten inklusive der dazugehörigen Auftragsabwicklung (Logistik, Abrechnung). 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 2022 wurde eine Ausweitung der Zusammenarbeit mit Ford vereinbart. Der Autobauer will rund 1,2 Mio. Fahrzeuge auf MEB-Basis produzieren – eine Verdoppelung des Volumens gegenüber bisherigen Vereinbarungen. Auch mit dem indischen Autohersteller Mahindra sondiert Volkswagen derzeit ein Lieferabkommen für MEB-Komponenten wie Elektromotor und Batteriesystem.

PRODUKTION

Das internationale, markenübergreifende Produktionsnetzwerk ermöglicht den Prozess vom Lieferanten zur Fabrik und zur Montagelinie sowie von der Fabrik zum Handel und zum Kunden. Voraussetzung für unsere Wettbewerbsfähigkeit ist eine dauerhafte Effizienz. Um den Herausforderungen der Zukunft begegnen zu können, setzen wir auf ganzheitliche Optimierungen, zukunftsgerichtete Innovationen, robuste Lieferströme und Strukturen sowie eine flexible Mannschaft. Im Geschäftsjahr 2022 lag die weltweite Fahrzeugfertigung mit 8,72 Mio. Fahrzeugen 5,2% über dem Vorjahreswert. Die Produktivität nahm im Vergleich zum Vorjahr um 1,2% zu.

Der Halbleitermangel und eine Unterbrechung von Lieferketten ausgelöst durch den Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Covid-19-Pandemie hatten Produktionseinschränkungen im Volkswagen Konzern zur Folge; zum Ende des Berichtszeitraums entspannte sich die Versorgungs- und Produktionssituation.

FAHRZEUGPRODUKTIONSSTANDORTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Anteil an der Gesamtproduktion 2022 in Prozent



Produktionsstrategie one.PRODUCTION

Die Produktion unterstützt die Konzernstrategie NEW AUTO mit ihrer Funktionalbereichsstrategie one.PRODUCTION. Durch die gemeinsame inhaltliche Ausrichtung unserer Aktivitäten wollen wir die Kräfte und Potenziale unserer weltweiten Fertigung und Logistik markenübergreifend bündeln und somit Synergien erschließen.

Wir haben inhaltliche Cluster zu den Themenfeldern Produktionsnetzwerk, effiziente Prozesse, Umwelt, Digitalisierung und Innovation sowie Zusammenarbeit gebildet. In diesen fünf strategischen Zielfeldern bearbeiten kompetenzstarke Teams die für die Produktion im Konzern relevanten strategischen Themen. Beispiele dafür sind unter anderem die Gestaltung unseres weltweiten Produktionsnetzwerks, die Steigerung von Effizienzen in den Produktionsprozessen, die Reduzierung und der Ausgleich von Umweltbelastungen entlang des Produktionsprozesses sowie die digitale Transformation in Produktions- und Arbeitsprozessen und in Zusammenarbeitsformaten.

Unser szenarienbasierter Strategieprozess bildet den inhaltlichen Rahmen für die strategischen Zielfelder. 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.

Globales Produktionsnetzwerk

Das Produktionsnetzwerk des Konzerns erstreckt sich über 119 Produktionsstandorte einschließlich unserer chinesischen Joint Ventures. 72 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 2022 in einem herausfordernden Umfeld der Anlauf von 38 Fahrzeugprojekten gelungen, davon waren 12 neue Produkte beziehungsweise Produktnachfolger sowie 26 Produktaufwertungen oder Derivate.

Die flexiblen Produktionskapazitäten auf Basis unserer Plattformen bieten die Möglichkeit, auf Marktanforderungen zu reagieren, das Produktionsnetzwerk bedarfsgerecht auszulasten sowie markenübergreifend Synergien durch Mehrmarkenstandorte zu realisieren. Aktuell sind bereits knapp die Hälfte

der 46 Pkw-Standorte Mehrmarkenstandorte. Das Musterbeispiel im Konzern bleibt der Standort Bratislava: Hier werden Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, ŠKODA, Audi und Porsche produziert.

Der Volkswagen Konzern hat mit der Konzernstrategie NEW AUTO das Ziel, ein weltweit führender Anbieter nachhaltiger Mobilität zu werden. Dabei stehen innovative, effiziente, nachhaltige und kundenorientierte sowie auf profitables Wachstum fokussierte Mobilitätslösungen im Vordergrund. Eine Grundlage hierfür war die Einführung des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB). Mit ihm ergänzen wir unser Angebotsportfolio um weitere batterieelektrische Fahrzeuge. Seit 2019 werden in Zwickau – dem ersten Elektrostandort des Volkswagen Konzerns – batterieelektrische Fahrzeuge wie beispielsweise der ID.3 der Marke Volkswagen Pkw auf Basis des MEB gefertigt. Im Jahr 2021 wurde das Portfolio der MEB-Plattform in Zwickau durch den CUPRA Born und den Audi Q4 e-tron sowie im Jahr 2022 durch den ID.5 von Volkswagen Pkw erweitert. Des Weiteren kommt für Premium- und Sportmarken eine rein elektrische Plattform namens Premium Plattform Elektrik (PPE) zum Einsatz, um markenübergreifende Synergien in der Fertigung zu heben. Damit wurden zum Jahresende 2022 im weltweiten Produktionsnetzwerk an 14 Standorten Elektrofahrzeuge produziert.

Neue Technologien und Digitalisierung

Digitale und innovative Technologien werden im Volkswagen Konzern systematisch validiert und deren Einsatz für die Produktion und Logistik pilotiert sowie ausgerollt. Dadurch sollen sich Kostenpotenziale in der Wertschöpfungskette, 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. Innovationsfelder lagen 2022 unter anderem im Bereich Computer Vision, Augmented Reality, Process Mining und AI Robotics.

Auf Basis der von Volkswagen selbst entwickelten Computer-Vision-Plattform wird beispielsweise künstliche Intelligenz unter anderem für komplexe Bildprüfungen genutzt und markenübergreifend an weitere Standorte übertragen. Innovative Anwendungen werden auch dezentral an den Standorten entwickelt und über die zentrale, cloud-basierte Digitale Produktionsplattform (DPP) im Konzern zur Verfügung gestellt. Trotz der Covid-19-Pandemie und erschwerten Rahmenbedingungen konnte der Ausbau der DPP gemeinsam mit Amazon Web Services (AWS) und Siemens vorangetrieben werden. Seit 2019 wurden 26 Produktionsstandorte vollständig an die DPP angeschlossen und mit eigenentwickelten Applikationen für die Verbesserung der Produktion und Logistik ausgestattet. Im Jahr 2022 wurde der Austausch von lokalen Lösungen zwischen den Standorten über die DPP weiter ausgebaut. Beispiele für übergreifende Lösungen auf der DPP sind Lokalisierungsservices für Fahrzeuge und Karosserien auf dem Fabrikgelände, intelligente Anlagenüberwachungen, digitales Shopfloor-Management sowie durch künstliche Intelligenz gestützte Qualitätsprozesse und durchgängige Qualitätsregelkreise. Dadurch können auch konventionelle Prozesse, wie zum Beispiel die abnahmesichernde Testfahrt in den Werken, durch eigenentwickelte Applikationen wie den Road Test Predictor (Vorhersage notwendiger Testfahrten) ersetzt beziehungsweise auf ein Minimum reduziert werden. Erfolgsfaktor der digitalen Transformation in Produktion und Logistik ist unter anderem die moderne und effiziente Steuerung der IT-Bebauung im Produktionsnetzwerk. Für die Produktion und Logistik wurde ein Architekturmanagement verankert und als bereichsübergreifendes Zusammenarbeitsmodell etabliert. Vorgaben aus Strategie, Governance sowie Referenzbebauung können damit koordiniert und harmonisiert werden.

Mit Catena-X gestaltet Volkswagen, gemeinsam mit anderen Herstellern und Zulieferern, die Zukunft der automobilen Lieferkette. Ziel ist es, ein globales Datennetzwerk mit gemeinsamen Werten in Bezug auf Kollaboration, Datensouveränität, Vertrauen und Kooperation aufzubauen. Materialrückverfolgbarkeit, übergreifendes Bedarfs- und Kapazitätsmanagement sowie umfängliche Engpasssteuerung sind Beispiele dafür, wie die Leistungsfähigkeit unserer Werke gesteigert und auch zukünftige Anforderungen der Lieferkette erfüllt werden sollen.

Zero Impact Factory

Mit der Funktionalbereichsstrategie one.PRODUCTION planen wir die Produktion von morgen. Ressourceneinsatz und Emissionen der Standorte des Volkswagen Konzerns erfordern dabei besondere Aufmerksamkeit. Das Programm „Zero Impact Factory“ entwickelt konkrete Schritte zu einer Produktion, die keine negativen Auswirkungen mehr auf die Umwelt hat und unser Umweltbild goTOzero unterstützt. Im Rahmen einer internen Erhebungsphase zu „Zero Impact Factory“ werden wir ab 2023 an allen Standorten zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen umfangreiche Daten und Informationen erfassen: Für die Abbildung der absoluten Umweltauswirkungen erheben wir 22 quantitative Indikatoren als sogenannte Impact Points, und mit der Site Checklist überprüfen wir 143 qualitative Umweltkriterien im Hinblick auf ihren Umsetzungsstatus.

Mit den Impact Points und der Site Checklist werden Kriterien in den Handlungsfeldern Klimaschutz und Energie, Emissionen, Wasser und Abfall erfasst. Im Fokus stehen aber auch Aspekte wie das Erscheinungsbild der Fabrik, Engagement für die Biodiversität, Schutz des Bodens, Vermeidung von Betriebsstörungen, ein funktionierendes Umwelt-Compliance-Management, Verbesserung der Ressourceneffizienz hin zur Kreislaufwirtschaft sowie ein umweltneutrales Mobilitätsmanagement für Mitarbeiter- und Gütertransport. Mit Hilfe dieser Methoden können wir gezielt Reduktionsmaßnahmen dort anwenden, wo sie die größte Wirkung haben.

Die „Zero Impact Factory“-Methodik soll ab 2025 das bisherige KPI-System der Umweltentlastung Produktion (UEP) ablösen. Damit erfolgt ein Wechsel von der Steuerung nach rein performance-orientierten Kennzahlen hin zu einer Reduzierung der absoluten Umweltauswirkungen unserer Produktionsprozesse. Unser Ziel: Bis 2050 streben wir einen „Zero Impact Factory“ Status für alle Standorte zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen an.

Um unter anderem derartige Programme zu unterstützen, wird seit Mitte 2019 in allen Produktionsstandorten weltweit ein eigens entwickeltes Managementsystem eingeführt, das die wesentlichen Themen aus dem Bereich Compliance mit denen des Umweltmanagements verknüpft. Dieses Umwelt-Compliance-Managementsystem (UCMS) bildet die Grundlage für die Einhaltung aller externen und internen Vorschriften und Regeln in Bezug auf die Umwelt.

Die UCMS-Umsetzung bezog sich zunächst auf die großen Produktions- und Entwicklungsstandorte. Im zweiten Schritt wurde das Anwendungsgebiet des UCMS auch auf Konzerngesellschaften erweitert, deren Geschäftstätigkeit ein geringeres Umweltrisiko mit sich bringt. Der Ausroll- und Beratungsprozess wurde im Berichtsjahr weiterhin aktiv unterstützt, begleitet und nachverfolgt.

Um Synergien zu heben, fördern wir weltweit die Vernetzung und den Austausch zwischen den Marken. Unsere Umweltexperten treffen sich regelmäßig in Arbeitsgruppen. Außerdem schulen wir Mitarbeiter und Führungskräfte gezielt zum Thema Umweltschutz.

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 1.400 umgesetzte Maßnahmen im Bereich Umwelt und Energie über das System Maßnahmen@Web nachverfolgt und dokumentiert, die der Verbesserung der Infrastruktur und der Produktionsprozesse von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen dienen und beispielsweise in den Dekarbonisierungsindex (DKI) einfließen. Diese Aktivitäten haben einen positiven Einfluss auf die Umweltindikatoren des Konzerns und lohnen sich oft auch in ökonomischer Hinsicht.

GoTOzero Impact Logistics

Die Logistik von Konzern und Marken unterstützt ebenfalls in der gemeinsamen Initiative „goTOzero Impact Logistics“ das Erreichen der Ziele des Umweltleitbildes goTOzero. Das kontinuierliche Optimieren des Transportnetzwerks und der Logistikprozesse kann Emissionen reduzieren – auch mit den Mitteln der Digitalisierung. Darüber hinaus wird stetig der Einsatz neuer, emissionsarmer Technologien im Transport von Produktionsmaterialien und Fahrzeugen geprüft und forciert.

Die vom Volkswagen Konzern ergriffenen Maßnahmen für eine zukünftig bilanziell CO₂-neutrale Logistik umfassen beispielsweise auch die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene

sowie die nahezu vollständige CO₂-Vermeidung durch den Einsatz von Ökostrom im Schienenverkehr in Deutschland und weiteren Ländern in Zusammenarbeit mit der Deutsche Bahn AG und weiteren Bahndienstleistern. So wurden beispielsweise im dritten Quartal 2022 weitere Teile des Bahnverkehrs in Polen auf Ökostrom umgestellt.

Darüber hinaus nutzt die Konzernlogistik zwei mit schadstoffarmem Flüssigerdgas (LNG) betriebene Roll-on-Roll-off (RoRo)-Charterschiffe für den Fahrzeugtransport über den Nordatlantik. Die Konzernlogistik plant, mit vier weiteren Autofrachtern des gleichen Antriebs konventionell betriebene Schiffe auf der Route über den Nordatlantik ab Ende 2023 abzulösen. Im Gegensatz zu anderen mit LNG betriebenen Schiffsmotoren sind die Charterschiffe der Konzernlogistik klimaschonend, weil durch die Hochdruck-Technologie 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 – Biogas (Bio-LNG), E-Gas (synthetisches Gas) aus regenerativen Quellen oder Biofuel, um die CO₂-Emissionen noch weiter reduzieren zu können.

Des Weiteren betreibt die Konzernlogistik auf europäischen Seerouten dauerhaft zwei Charterschiffe mit zertifiziertem regenerativen Kraftstoff. Alte Speiseöle und Fette – Abfälle und Reststoffe beispielsweise aus Gastronomie und Lebensmittelindustrie, die nicht für die Weiterverarbeitung zu Nahrungs- oder Futtermittel genutzt werden können – bilden den Rohstoff für den Bio-Treibstoff, der gegenüber herkömmlichen, fossilen Treibstoffen weniger CO₂ verursacht.

MARKETING UND VERTRIEB

Wir verstehen uns als innovativer und nachhaltiger Mobilitätsanbieter für alle gewerblichen und privaten Kunden weltweit – mit einem einzigartigen 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 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. Ziel unseres Instruments Best Brand Equity ist, 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. Die Markenpositionierung ist ein wesentliches Element, um Markenwerte zu erhöhen. Dazu haben wir eine automobilspezifische Kundensegmentierung etabliert, um die Positionierung unserer Marken zu steuern. Sie wird kontinuierlich im Strategie- und Produktprozess angewendet.

Im Rahmen unserer Strategie NEW AUTO haben wir 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 mit strategischen Basisinitiativen unterlegt. Aus der Konzernstrategie haben wir die neue Funktionalbereichsstrategie NEW SALES 2030 abgeleitet. Sie ist die Grundlage für die Transformation des Vertriebs hin zum Mobilitätsanbieter. NEW SALES 2030 soll uns befähigen, noch flexibler und zielgerichteter auf die Wünsche unserer Kunden zu reagieren und zusätzliche Ertragspotenziale, beispielsweise über digitale Geschäftsmodelle, zu heben.

Mit dem Abschluss der Europcar-Transaktion im Juli 2022 hat Volkswagen im Rahmen der Tech-Initiative „Mobility Solutions“ einen weiteren Meilenstein seiner Strategie NEW AUTO erreicht. Die erfolgreiche gemeinsame Übernahme mit zwei Konsortialpartnern ist ein wichtiger Erfolg für das Wachstum des Volkswagen Konzerns im Bereich der Vehicle-on-Demand (VoD)-Dienstleistungen. Europcar soll zum Eckpfeiler eines Produktportfolios werden, das den Mobilitätsbedarf der 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 rein batterieelektrischen Fahrzeugen und Hybridmodellen haben wir das Projekt „goTOzero retail“ ins Leben gerufen, welches unsere Vertriebspartner bei der Umstellung hin zu einem klimaneutralen Geschäftsmodell unterstützen soll.

Kundenzufriedenheit, Kundentreue und Eroberung

Der Volkswagen Konzern richtet seine Vertriebsaktivitäten darauf aus, seine Kunden zu begeistern. Das hat für uns höchste Priorität, denn begeisterte 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 unserer Kunden an unsere Marken. Dabei ist es uns wichtig, Kunden zu halten und neue Kunden 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 Kunden unserer Pkw-Marken dar, die erneut ein Konzernmodell gekauft haben. Die Marken Volkswagen Pkw, ŠKODA und Porsche belegen in der Loyalität dank ihrer treuen Kunden im Wettbewerbsvergleich seit mehreren Jahren vordere Plätze in den europäischen Kernmärkten. Audi konnte 2022 seine Position nach einem zuletzt gezeigten Aufwärtstrend festigen. 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-Kunden in Bezug auf eine markenspezifische Auswahl an Wettbewerbern abgebildet. Die Marken ŠKODA, Audi und Porsche zeigten sich bei dieser Kennzahl stabil, während Volkswagen Pkw und SEAT sich verschlechterten. CUPRA konnte hingegen zulegen.

Auf den europäischen Kernmärkten hat sich 2022 das Markenimage der Marke Volkswagen Pkw verbessert und liegt nun über Gesamtmarktniveau. Auch das Markenvertrauen hat sich weiter verbessert. Porsche belegt im Imageranking wie in den Vorjahren einen Spitzenplatz.

Elektromobilität und Digitalisierung im Konzern-Vertrieb

Im Rahmen unserer Elektrifizierungsoffensive wollen wir bis 2030 unseren Kunden weltweit rund 50 rein batterieelektrische Fahrzeuge anbieten können. 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 Chancen der Digitalisierung, unter anderem eine verbesserte Kundenansprache, nutzen wir im Vertrieb sehr gezielt. 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 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 für Mobilitäts- und Servicedienstleistungen. Das Fahrzeug wird zum Bestandteil der digitalen Erlebniswelt des 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.

Großkundengeschäft

Geschäftsbeziehungen mit Großkunden sind oft langfristige Partnerschaften. Diese gewährleisten unter volatilen Rahmenbedingungen 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 1,1% gestiegenen Pkw-Gesamtmarkt in Deutschland stieg der Anteil gewerblicher Großkunden an den Gesamtzulassungen im Berichtsjahr auf 18,8 (16,6)%. Der Anteil des Volkswagen Konzerns in diesem Kundensegment nahm auf 43,5 (42,1)% zu. Außerhalb Deutschlands verzeichneten wir bei den Zulassungen gewerblicher Großkunden in Europa einen Konzernanteil von 25,7 (26,6)%. Dies zeigt, dass das Vertrauen der Großkunden in den Konzern weiterhin auf einem hohen Niveau liegt.

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 Mobilität unserer Kunden und unserer Fahrzeuge ein Leben lang sicherzustellen. Dazu erweitern wir kontinuierlich unser Angebot maßgeschneiderter Dienstleistungen, um den Komfort und die Zufriedenheit unserer 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 vom Fahrzeughersteller zu einem weltweit führenden, softwareorientierten Mobilitätsanbieter arbeitet unser Softwareunternehmen CARIAD daran, die neue Software-Architektur des Fahrzeugs zu entwickeln. 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-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 eigenen Depots schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass nahezu alle Servicepartner rund um den Globus innerhalb von 24 Stunden beliefert werden können. Aufgrund von Störungen in den Lieferketten, insbesondere bei der Versorgung von Halbleitern, konnten wir im Berichtsjahr in Einzelfällen die Liefertreue bei Ersatzteilen nicht vollumfänglich gewährleisten.

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 Kunden mit ihren individuellen Bedürfnissen in den Mittelpunkt der Produkt- und Serviceentwicklung stellt, wollen wir einerseits administrative Zeit im Handel durch automatisierte und ineinander greifende 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 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 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 Kunden hängt maßgeblich von der Qualität unserer Produkte und Dienstleistungen ab. Zufrieden und loyal sind Kunden vor allem dann, wenn ihre Erwartungen an ein Produkt oder an eine Dienstleistung erfüllt oder sogar übertroffen werden. Im gesamten Verlauf des Produkt-erlebnisses bestimmen Anmutung, Zuverlässigkeit und Service die vom Kunden wahrgenommene Qualität. Wir haben den Anspruch, unsere Kunden in sämtlichen Bereichen positiv zu überraschen und zu begeistern, um sie auf diese Weise von unserer Qualität zu überzeugen.

Die Digitalisierung stand im abgelaufenen Geschäftsjahr weiterhin 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 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 Nutzer unserer Fahrzeuge vor möglichen Angriffen seit Juni 2022 sowohl eine entsprechende Zertifizierung 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 weiter. In diesem Rahmen trifft Volkswagen fachbereichsübergreifend umfangreiche Maßnahmen im gesamten Unternehmen.

Strategie der Konzern-Qualität

Unsere Funktionalbereichsstrategie New Quality überprüfen wir regelmäßig und stimmen sie mit den Marken ab. Ganz im Sinne unserer Zielformulierung „Wir leben herausragende Qualität und sichern verlässliche Mobilität für unsere Kunden weltweit“ richten wir unser Handeln aus. Die Konzernstrategie NEW AUTO setzt neue Parameter für die Transformation zum softwareorientierten Mobilitätsanbieter. Daraus abgeleitet fokussiert unsere Qualitätsstrategie vor allem auf eine exzellente Kundenzufriedenheit entlang des gesamten Kundenerlebnisses – von der Bestellung über das digitale Ökosystem bis hin 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. Im Rahmen unserer Funktionalbereichsstrategie haben wir 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, 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.

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 dem Mehr-Augen-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 überprüft, ob unsere Standorte und Marken weiterhin diese Anforderungen erfüllen. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei auf der Bewertung des Risikos einer Nichteinhaltung definierter Abläufe. Unsere Qualitätsmanagement-Berater 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.

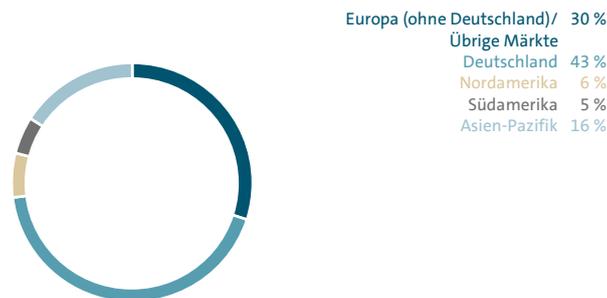
Um eine angemessene Qualitätsanmutung unserer Fahrzeuge im Wettbewerbsvergleich erreichen zu können, berücksichtigen wir regionale Kundenbedürfnisse in unseren Fahrzeug-Audits. Jede Marke legt gemeinsam mit den einzelnen Regionen fest, wie ihr Produkt dort positioniert werden soll. Dadurch stärken wir 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 Kundensicht und sorgen dafür, dass die Fahrzeuge die definierten Qualitätsmaßstäbe einhalten.

MITARBEITER

Der Volkswagen Konzern ist einer der größten privaten Arbeitgeber weltweit. Am 31. Dezember 2022 beschäftigten wir – die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen einbezogen – insgesamt 675.805 Mitarbeiter, das sind 0,4% mehr als Ende 2021. Ihre Verteilung auf das In- und Ausland blieb im vergangenen Jahr weitgehend stabil: Ende 2022 arbeiteten 293.862 (295.065) Mitarbeiter in Deutschland.

MITARBEITER NACH MÄRKTEN

in Prozent, Stand 31. Dezember 2022



Personalstrategie und Grundsätze der Personalpolitik

Für den Volkswagen Konzern ist die Transformation der Belegschaft im Rahmen seiner Konzernstrategie NEW AUTO als eines der zentralen Fokusthemen definiert. Außerdem haben wir das Thema in der eigenen Konzerninitiative „People & Transformation“ auf den Weg gebracht. Eine Schlüsselrolle spielt für unsere drei Markengruppen Volumen, Premium sowie Sport & Luxury in diesem Zusammenhang die Personalstrategie (Group People Strategy) Transform to Tech. Auch mit ihr werden zentrale und erfolgreiche Ansätze der Personalpolitik fortgeführt. Hierzu gehören die ausgeprägte Stakeholder-Orientierung in der Unternehmens-Governance, umfassende Partizipationsrechte für die Mitarbeiter, zukunftsgerichtete Qualifizierungsmöglichkeiten und das Leitbild langfristiger Betriebszugehörigkeit durch systematische Mitarbeiterbindung. Hinzu kommt der Anspruch, die Vergütung fair und transparent zu gestalten.

Gleichzeitig setzt die Personalstrategie innovative Akzente: Das Mitarbeitererleben (Employee Experience) soll systematisch verbessert werden, die Teams sollen als wichtigste Einheiten der Unternehmensorganisation gestärkt und moderne Arbeitsformen wie agiles Arbeiten sollen ausgebaut werden. So möchten wir unsere Arbeitgeberattraktivität steigern und die Leistungsfähigkeit unserer Organisation erhöhen.

Im Rahmen der Personalstrategie haben wir verschiedene Dimensionen identifiziert, mit dem Ziel die Bedürfnisse und Erwartungen der Mitarbeiter ganzheitlich zu adressieren. Diese vier Dimensionen zusammen machen das Arbeitserlebnis, die Arbeitszufriedenheit und am Ende den Erfolg der Arbeit sowie die Einbettung des Unternehmens in die Gesellschaft aus:

1) „Ich“ (Me@Volkswagen): Wir wollen das Mitarbeitererleben systematisch verbessern und sicherstellen, dass jeder Mitarbeiter optimale Bedingungen für die Erfüllung seiner Aufgaben vorfindet. Das beginnt mit zeitgemäßen und aufgabenrelevanten Arbeitsmitteln und Tools, führt über die Vermeidung von Bürokratie und überkomplexen Prozessschritten bis hin zu modern gestalteten Arbeitsräumen, 360-Grad-Feedbackmöglichkeiten, einem individuellen Gesundheitscoaching und persönlich zugeschnittenen Weiterbildungsmöglichkeiten.

2) „Mein Team“ (Teams@Volkswagen): Hochleistungs-Teams sind im Volkswagen Konzern Gruppen, die sich vertrauen, ein gemeinsames Ziel haben und sich aufeinander verlassen können, die aber auch kritisch diskutieren und ihre Meinung sagen. Im Zuge unserer Transformation ändert sich die Art, wie Teams im Volkswagen Konzern zusammenarbeiten. Hybride, digitale Formen der Zusammenarbeit gewinnen an Bedeutung. Sie erfordern moderne Bürowelten, die kollaboratives und flexibles Arbeiten

erleichtern. Gleiches gilt für Möglichkeiten, digital zusammenzuarbeiten – ein Aspekt, den die Covid-19-Pandemie noch einmal verstärkt hat.

3) „Wir alle bei Volkswagen“ (All of us@Volkswagen): Das gemeinsame Wertefundament für alle Marken und Gesellschaften des Konzerns bilden die sieben Volkswagen Konzerngrundsätze: 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. Mit unserer Unternehmenskultur möchten wir für unsere Belegschaft ein Gefühl von Zugehörigkeit schaffen – ein wichtiger Aspekt, der insbesondere in Zeiten des Wandels und in einem immer diverser werdenden Umfeld an Bedeutung gewinnt. Als wichtigen Teil unseres Selbstverständnisses als attraktiver Arbeitgeber sehen wir eine faire Vergütung. Sie soll motivieren und unsere Wertschätzung für die Leistung jedes Einzelnen zum Ausdruck bringen. Außerdem gilt es, unsere Führungskräfte dazu zu befähigen, zu einer gelungenen Transformation beizutragen und Vorbild zu sein. Konzernweite Aktivitäten wie der Teamdialog und das Role-Model-Programm (Vorbild-Programm) sollen die Auseinandersetzung mit unseren Konzerngrundsätzen und deren Integration in alle Arbeitsprozesse fördern. Mit dem Role-Model-Programm streben Führungskräfte aller Marken gemeinsam mit ihren Mitarbeitern eine Verbesserung der Unternehmenskultur an.

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. Zusammen mit ihnen übernehmen wir auch über unser Kerngeschäft hinaus Verantwortung – zum Beispiel durch Stiftungsarbeit und Corporate Volunteering. Die Themen unseres gesellschaftlichen Engagements erstrecken sich von Bildung, Diversity, Erinnerungskultur, Kultur, Klima- und Umweltschutz über diverse Standortengagements.

Mit der Transformation 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 ergibt sich aus der Frage, ob die jeweilige Gesellschaft für die Befragten ein attraktiver Arbeitgeber ist, und wird im Rahmen des Stimmungsbarometers erhoben, das für den Großteil unserer Konzernbelegschaft durchgeführt wird. Der Zielwert für das Jahr 2025 beträgt 89,1 von 100 möglichen Indexpunkten. Im Berichtsjahr wurden 86,6 Indexpunkte erreicht, das heißt, das Zwischenziel für 2022 von 88,7 Indexpunkten wurde verfehlt. Im Vorjahr wurden 86,8 Punkte erreicht. Für die Volkswagen AG betrug der Wert für das Jahr 2022 87,1 Indexpunkte (87,7 Punkte).
- > Diversity-Index: Im Zuge des konzernweiten Diversity-Managements berichten wir in dieser strategischen Kennzahl die Entwicklung des Anteils von Frauen im Management sowie die Internationalisierung im Top-Management jeweils im Verhältnis zur aktiven Belegschaft (Gesamtbelegschaft ohne Auszubildende, Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit und Beschäftigte in der Entnahmephase Wertpapiere) weltweit. Die Kennzahl untermauert insbesondere den Anspruch der Personalstrategie, mit ihren Maßnahmen zu einer vorbildlichen Führungs- und Unternehmenskultur beizutragen. Der Frauenanteil im Management besteht aus den Mitarbeiterkreisen Managementkreis, Oberer Managementkreis sowie Top-Managementkreis (inklusive Konzernvorstände) und lag im Jahr 2022 mit 17,2% um 0,9 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau. Bis 2025 wollen wir den Frauenanteil im Management auf 20,2% steigern. Den Internationalisierungsgrad im Top-Management, dem obersten unserer drei Managementkreise, möchten wir bis 2025 auf 25,0% erhöhen; im abgelaufenen Geschäftsjahr betrug er 23,4% (20,3%); ab 2022 Methodikänderung, im Fall einer doppelten Staatsangehörigkeit werden beide Staatsangehörigkeiten berücksichtigt. Die Werte für den Frauenanteil im Management und die Internationalisierung im Topmanagement werden gleichgewichtet in den Diversity-Index eingebracht, der für das Jahr 2016 auf 100 gesetzt wurde. Für das Jahr 2022 war eine Steigerung dieses Indexes auf 136 geplant. Dieses Ziel wurde mit dem Wert von 140 (127) 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 Geschäftsbereichen 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, werden wir den Anteil der aktiven Belegschaft messen, der in der strategischen Personalplanung ab 2023 berücksichtigt wird.
- > **Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter:** Mit der Transformation in der Automobilindustrie stehen wir vor dem größten Kompetenz- und Kulturwandelprozess der Unternehmensgeschichte. Damit werden die individuellen Veränderungsmöglichkeiten für die Beschäftigten zu einem immer wichtigeren Erfolgsfaktor. Durch die Nutzung von Skaleneffekten im Zuge der Digitalisierung und durch die Lernplattform Degreed, die sukzessive im Konzern ausgerollt werden soll, verbessert Volkswagen den Zugang zu Bildungsangeboten. Ziel ist es, die durchschnittlichen Qualifizierungsstunden pro Mitarbeiter im Volkswagen Konzern – bezogen auf die aktive Belegschaft – bis 2030 um 35% auf 30 Stunden pro Mitarbeiter 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 den Ausbruch der Covid-19-Pandemie, die zu einer zeitweiligen Einschränkung der Weiterbildungsaktivitäten in den Jahren 2020 und 2021 geführt hat. Die Zielgröße für das Berichtsjahr waren 22 Stunden. Sie wurde mit durchschnittlich 19,9 Stunden pro Mitarbeiter verfehlt.

Qualifizierung und Weiterbildung

Die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit von Volkswagen hängt, gerade während der Transformation, maßgeblich vom Engagement und Wissen der Mitarbeiter ab.

Mitarbeitern im Volkswagen Konzern steht ein breites Spektrum von Qualifizierungsmaßnahmen entlang der Berufsfamilien zur Verfügung. Hierzu gehören alle Mitarbeiter, die ihre Tätigkeit auf Basis einer gemeinsamen Fachlichkeit ausüben und dafür verwandte Kompetenzen benötigen. Die fachlichen und überfachlichen Kompetenzen für die jeweilige Tätigkeit sind in Kompetenzprofilen festgeschrieben, an denen sich die Qualifizierungsmaßnahmen ausrichten. Die Formate reichen von der Weiterbildung zu allgemeinen unternehmensrelevanten Themen über spezifische Qualifizierungen bis hin zu Personalentwicklungsprogrammen. Dank dieser Angebote können sich Volkswagen Mitarbeiter ihr ganzes Berufsleben lang weiterentwickeln und ihr Wissen stetig vertiefen. Das Lernangebot wird dabei kontinuierlich erweitert.

Mit Degreed haben wir eine innovative Lernplattform etabliert, die unseren Beschäftigten vielfältige Weiterbildungsmöglichkeiten eröffnet. Die Plattform schafft eine einfache und individuelle Lernerfahrung und ist darauf ausgerichtet, die Ergebnisse der strategischen Personalplanung mit entsprechenden Qualifizierungsprogrammen zu unterstützen. Zudem geht es um die Entwicklung wichtiger und spezifischer Fähigkeiten, beispielsweise in Themenfeldern wie Data Analytics, Softwareentwicklung, Leadership, Machine Learning und künstliche Intelligenz. Außerdem bildet Volkswagen mit dem Programm „Fakultät 73“ für die digitale Transformation benötigte Softwareentwickler selbst aus. Die Absolventen sind vorwiegend in den Fachbereichen der Konzern- und Marken-IT, der Technischen Entwicklung und CARIAD im Einsatz. In 2022 starteten 200 Studenten als nun mehr vierter Jahrgang in das Qualifizierungsprogramm. Das Programm richtet sich sowohl an Mitarbeiter als auch an externe Bewerber mit IT-Affinität und Interesse an Softwareentwicklung.

Die Volkswagen AG, CARIAD und ŠKODA unterstützen zudem den Aufbau und Betrieb innovativer Programmierschulen in Wolfsburg, Berlin und Prag in Kooperation mit der gemeinnützigen École 42. Bisher wurden in den Ausbildungsinstituten über 400 Studenten aufgenommen, die nach einem innovativen Ausbildungskonzept von- und miteinander lernen.

ALTERSSTRUKTUR DER BELEGSCHAFT

Anteil zum 31. Dezember 2022 in Prozent



Berufsausbildung und duales Studium

Herzstück der Qualifizierung bei Volkswagen sind die Berufsausbildung sowie das duale Studium. Zum Jahresende 2022 bildete der Volkswagen Konzern 16.590 junge Menschen aus. Das duale Prinzip der Berufsausbildung haben wir in den vergangenen Jahren an vielen internationalen Konzernstandorten eingeführt und verbessern es kontinuierlich. Einmal jährlich zeichnet Volkswagen die besten Ausgebildeten im Konzern mit dem „Best Apprentice Award“ aus. Auch nach ihrer Ausbildung sollen sich Berufsanfänger bei uns weiterentwickeln können.

Entwicklung von Hochschulabsolventen

Volkswagen bietet Hochschulabsolventen 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. Hochschulabsolventen mit internationaler Ausrichtung können das Programm Start-Up 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.

Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und zielgruppenspezifische Entwicklungsprogramme

Eine Personalpolitik, die die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben fördert, ist für Volkswagen ein wesentliches Merkmal der Arbeitgeberattraktivität; insbesondere trägt sie dazu bei, mehr Geschlechtergerechtigkeit herzustellen. Wir arbeiten kontinuierlich daran, familienfreundliche Arbeitszeitmodelle zu entwickeln und mehr Frauen in Führungspositionen zu bringen. Wir haben zudem für die Volkswagen AG gemäß deutscher Rechtslage Ziele im Hinblick auf Frauenanteile im Management formuliert. Im Einklang mit dem Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen und § 76 Absatz 4 des Aktiengesetzes hat die Volkswagen AG für den Zeitraum bis zum Jahresende 2025 einen Frauenanteil von 16,5% für die erste Führungsebene (Oberes Management, Top-Management und Markenvorstand) und von 23,4% für die zweite Führungsebene (Managementkreis) innerhalb der aktiven Belegschaft zum Ziel gesetzt. Zum 31. Dezember 2022 lag der Frauenanteil in der aktiven Belegschaft (ohne Mitarbeiter in Entnahmephase Zeitwertpapiere) in der ersten Führungsebene bei 14,2% und in der zweiten bei 19,7%. Über die erreichten Ist-Stände sowie die aktuellen Zielpfade werden Konzernvorstand und Aufsichtsrat regelmäßig unterrichtet.

Um die Entwicklung von Potenzialträgerinnen im Unternehmen zu fördern, haben wir für jeden Vorstandsbereich der Volkswagen AG Zielgrößen für die Entwicklung des Frauenanteils im Management festgelegt. Diesen Ansatz unterstützen vielfältige Maßnahmen, die von markenübergreifenden Mentoring

Programmen bis hin zu einer Quotierung der Personalentwicklung ins Management und Zielen für den Frauenanteil bei externen Einstellungen reichen.

Es bestehen außerdem zahlreiche kollektive Regelungen im Konzern, die es Beschäftigten erleichtern sollen, berufliche und private Anforderungen und Bedürfnisse miteinander zu vereinbaren und das eigene Arbeitsmodell individuell zu gestalten. Hierzu gehören neben Arbeitszeitflexibilität und dem Einsatz von Arbeitszeitkonten und Gleitzeit auch variable Teilzeit- und Schichtmodelle, Freistellung für die Pflege von Angehörigen, die Möglichkeit zur Umwandlung von Entgeltbestandteilen in die bezahlte Freistellung und betriebsnahe und betriebseigene Kinderbetreuungsangebote sowie mobile Arbeit. Zu den konkreten Instrumenten zählen „Meine AusZeit“, ein Instrument der Volkswagen AG, mit dem Beschäftigte eine selbstfinanzierte Freistellung mit Vorleistung des Unternehmens in Anspruch nehmen können.

Das hybride Arbeiten als Kombination aus mobilen Tätigkeiten und Präsenz im Büro erhöht die zeitliche und räumliche Flexibilität der Beschäftigten und wird für den Volkswagen Konzern immer mehr zum Standard. Auch im Berichtsjahr haben wir virtuelle und hybride Kommunikation und Kollaboration sowie neue Formate der Wissensvermittlung und Qualifizierung weiterentwickelt und ausgebaut. Zu den wesentlichen Themen gehörten:

- > die Ausgestaltung beziehungsweise Erweiterung der Betriebsvereinbarungen zur mobilen Arbeit bei der Audi AG und der Volkswagen AG,
- > die Erhaltung der mentalen Gesundheit und
- > die Stärkung der Führungs- und Vertrauenskultur vor dem Hintergrund der sich wandelnden Arbeitswelt (Bereich Culture and Change Factory).

Des Weiteren haben wir den Leitfaden für die digitale und hybride Zusammenarbeit weiterentwickelt, der den Mitarbeitern, Führungskräften und Teams als Orientierungshilfe für eine gelingende Kommunikation und Organisation dienen soll. Weiter verfolgt haben wir auch die Initiative „Office 2025“, mit der innerhalb der Volkswagen AG die Modernisierung der Büro- und Arbeitswelt vorangetrieben werden soll.

Der Volkswagen Konzern legt besonderen Wert auf die Fähigkeit der Mitarbeiter, agil und unternehmerisch zu handeln. Gemeinsam mit 30 börsennotierten Großunternehmen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz haben wir in der Initiative DACH30 eine Kompetenzmatrix für die Aus- und Weiterbildung im Bereich agiler Unternehmensprozesse entwickelt. Die Volkswagen Group Academy hat im Zuge dessen ein Qualifizierungsportfolio zur Agilität etabliert.

FRAUENANTEIL VOLKSWAGEN KONZERN

Stand 31. Dezember

%	2022	2021
Beschäftigte	18,1	17,9
Auszubildende ¹	20,3	20,1
Management gesamt	16,8	15,9
Managementkreis	18,8	17,9
Oberer Managementkreis	13,5	12,5
Top-Managementkreis	9,8	8,3

¹ ohne Scania und Navistar

Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz

Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz sind im Volkswagen Konzern zentrale personalpolitische Themen.

Im Geschäftsjahr 2022 haben wir die Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik des Volkswagen Konzerns neugefasst. Neben der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen ist es unser Anspruch, den Schutz und die Förderung der physischen und psychischen Gesundheit zu gewährleisten und dabei psychosoziale Risiken und deren Auswirkungen zu berücksichtigen. Unser Selbstverständnis ist eine Gesundheitsvorsorge der Beschäftigten, die über dem im jeweiligen Land gesetzlich festgelegten Standard liegen soll.

Beteiligung der Mitarbeiter

Mitsprache und Beteiligung der Mitarbeiter sind wichtige Pfeiler unserer Personalstrategie. Volkswagen setzt auf hohe Fachkompetenz und starken Teamgeist. Dazu gehört auch, dass Meinungen, Einschätzungen und kritische Einwände von Mitarbeitern Gehör finden.

Wir informieren unsere Mitarbeiter umfassend über anstehende Veränderungen, um sie möglichst früh in strategische Entscheidungen einzubeziehen. 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 verschiedene Chartas und Erklärungen vereinbart, die die Grundsätze der Arbeitspolitik im Volkswagen Konzern sowie Arbeitnehmerrechte festschreiben.

Eine Beteiligung der Belegschaft am Erfolg des Unternehmens über die Ausgabe eigener Aktien in Form eines Mitarbeiteraktienprogramms wird derzeit nicht angeboten.

Mit dem Stimmungsbarometer, einer Mitarbeiterbefragung, erhebt das Unternehmen regelmäßig die Zufriedenheit der Beschäftigten, fragt darüber hinaus auch nach der Ausprägung unserer Unternehmenskultur. Auf Grundlage der Ergebnisse werden Folgeprozesse eingeleitet, in denen Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt werden. Die Befragung des Stimmungsbarometers 2022 erfasste 159 Gesellschaften in 49 Ländern. Von den 614.142 Mitarbeitern in den erfassten Gesellschaften beteiligten sich 475.778. Das entspricht einer Beteiligungsquote von 77 %. Der Stimmungsindex, der sich aus 22 Fragen errechnet, ist die Hauptkenngröße des Stimmungsbarometers und fließt unter anderem in die Berechnung der Vorstandsvergütung mit ein. Er wird aus der Summe aller diesbezüglich abgegebenen Antworten der Befragung ermittelt und lag 2022 bei 82,4 von 100 möglichen Indexpunkten. Damit liegt der im Jahr 2022 erreichte Wert knapp über dem Wert des Vorjahres, der sich auf 82,3 Punkte belief.

Darüber hinaus fördern wir das Engagement unserer Mitarbeiter auch mithilfe des Ideenmanagements: Die Mitarbeiter können ihre Kreativität und ihr Wissen in Form von Verbesserungsideen einbringen und tragen so dazu bei, Arbeitsabläufe schlanker zu gestalten, die Ergonomie am Arbeitsplatz weiter zu verbessern, Kosten zu senken und somit die Effizienz kontinuierlich zu steigern. Darüber hinaus liefert das System mit einer Prämienstruktur monetäre Anreize.

INFORMATIONSTECHNOLOGIE (IT)

Mit der Strategie NEW AUTO treibt der Volkswagen Konzern seine Transformation zum softwareorientierten Unternehmen nachhaltiger Mobilität maßgeblich voran. Technologie- und Datenkompetenzen sind hierfür aus unserer Sicht der Schlüssel – sowohl im Fahrzeug als auch innerhalb des Unternehmens. Digitalisierte Lieferketten, automatisierte Fertigungsprozesse, datengesteuerte Nachhaltigkeit und ein nahtloses Kundenerlebnis sind Beispiele dafür, dass eine innovative IT der Motor für die Mobilität der Zukunft ist. Der Volkswagen Konzern hat vor diesem Hintergrund Anfang 2022 das Vorstandsressort „IT“ etabliert. Auf Basis einer fundierten Bestandsaufnahme wurde das Zielbild mit der Funktionalbereichsstrategie NEW IT aufgesetzt, in dem folgende Themen im Fokus stehen:

- > Die Bereitstellung hochgradig automatisierter Unternehmensprozesse und -systeme durch eine hochleistungsfähige IT-Infrastruktur mit kosteneffizientem Cloud-First-Ansatz, die widerstandsfähig gegen Cyber-Bedrohungen sein und den Datenschutz gewährleisten soll.
- > Die kundenzentrierte Entwicklung von IT-Produkten und digitalen Dienstleistungen mit schneller Marktreife soll durch agile Entwicklung stetige Verbesserung und Weiterentwicklung ermöglichen.
- > Das systematische Nutzen und Bereitstellen von Daten in der gesamten Organisation zur Optimierung von Produkten, Prozessen und der Unternehmensgovernance. Daten sollen künftig zum Werttreiber für Innovationen, neue Geschäftsmodelle, eine personalisierte Kundenansprache und bessere Unternehmenssteuerung über alle Marken und Gesellschaften hinweg werden.

Mit der neuen Strategie NEW IT soll die IT- und Daten-Organisation auf die Anforderungen der kommenden Jahre ausgerichtet werden, wodurch sie konsequent zur strategischen Ausrichtung des Volkswagen Konzerns beiträgt. Mit der fachlichen Anbindung der Chief Information Officers (CIOs) der Markengruppen Volumen, Sport & Luxury, Premium und der Volkswagen Financial Services AG an das Konzernvorstands-

ressort „IT“ soll eine einheitliche, strategische Ausrichtung sichergestellt sowie die Hebung von Synergien und die Nutzung von Skaleneffekten weiter vorangetrieben werden. Das systematische Identifizieren und konzernweite Teilen von Praxisbeispielen sorgt für effektiven Wissenstransfer innerhalb des Unternehmens, schont Ressourcen und sorgt für mehr Tempo und Effizienz. Ausgelöst durch die weltweite Ausbreitung der Covid-19-Pandemie wurden bereits in den Vorjahren erweiterte Maßnahmen, wie beispielsweise der Einsatz mobiler Arbeit, zum Schutz der Belegschaft getroffen. Damit verbunden hat die Verfügbarkeit der IT-Infrastruktur in allen Marken und Gesellschaften hohe Priorität. Die Bereitstellung von modernen IT-Anwendungen zur digitalen Zusammenarbeit sowie die Ausweitung der Möglichkeiten zur Erledigung dienstlicher Tätigkeiten über mobile Endgeräte sollen die Produktivität nachhaltig verbessern. Aufbauend auf der Einführung von Microsoft 365 wurden 2022 weitere Funktionen für die einfache, konzernweite digitale Zusammenarbeit implementiert.

Software-Entwicklung

Der Konzern-IT obliegt die Kompetenz zur schnellen und bedarfsgerechten Entwicklung von Software- und IT-Lösungen im Unternehmen. Die Umsetzung erfolgt unter anderem in den weltweiten Software Development Centern (SDC). Das strategische Ziel besteht darin, den Anteil der Eigenleistungen in Softwareprodukten für die Geschäftsprozesse zu sichern und sukzessiv auszuweiten.

Weiterhin steht die Prozessoptimierung und Definition von Standards bezüglich der Softwareentwicklung im Vordergrund. Dies implizieren unter anderem die internationale und datengetriebene Steuerung der Aktivitäten in den SDC, die strategische Ausrichtung der geschäftskritischen Unternehmenssysteme gemäß der NEW IT sowie die Sicherung des geistigen Eigentums in Form des Quellcodes von Softwareprodukten.

Nutzung von Digitalisierung und IT-Lösungen

Der digitale Wandel wird bei Volkswagen durch den Vorstand stetig begleitet und unterstützt. Der Konzern-Vorstandsausschuss „Digitale Transformation“ befasst sich mit der marken- und geschäftsbereichsübergreifenden digitalen Transformation der Unternehmensprozesse im gesamten Volkswagen Konzern. Er steuert das IT-Projektportfolio des Konzerns, unterstützt den digitalen Kulturwandel sowie Innovationen und fördert Synergien der digitalen Transformation zwischen dem Konzern und den Marken.

Die Digitalisierung im Unternehmen greift Volkswagen unter anderem in seinen konzerneigenen Software Innovation Centern (SIC) auf. Dies sind Innovations- und Kompetenzzentren, die die Anforderungen aus den unterschiedlichen Bereichen des Unternehmens aufnehmen und mit ihrer Expertise neue Technologien pilotieren, daraus unternehmensrelevante Anwendungsfälle entwickeln und sie für die Organisation produktiv nutzbar machen. Hierbei arbeiten Konzern-IT, Forschungseinrichtungen, Bildungseinrichtungen (wie beispielsweise Universitäten), Technologiepartner und Politik eng an Zukunftsthemen der Informationstechnologie zusammen. Die SIC nutzen dabei auch ihr Netzwerk mit Start-ups, um innovative Lösungen an die Bedürfnisse von Volkswagen zu adaptieren. So lassen sich die Erfahrung und die strategische Kompetenz eines großen Unternehmens wie Volkswagen mit dem Pragmatismus, den innovativen Ideen für neue Geschäftsfelder und der Schnelligkeit von jungen Gründerfirmen verbinden.

Hoch spezialisierte Experten in den SIC in München und in Wolfsburg arbeiten beispielsweise daran, das Potenzial des Quantencomputing für unternehmerisch sinnvolle Anwendungsbereiche zu erschließen. Im Mittelpunkt stehen sowohl Fragestellungen der Verkehrsflussoptimierung wie das Ridepooling (ein Fahrdienst, bei dem verschiedene Fahrgäste eine ähnliche Strecke zurücklegen) sowie die Optimierung der Reihenfolge einzelner Arbeitsschritte (zum Beispiel Lackierreihenfolge), um Fertigungszeiten zu reduzieren und Ressourceneinsatz zu verbessern. Volkswagen forscht zudem an der Optimierung der chemischen Zusammensetzung der Batterie durch die Nutzung von Quantencomputing.

Im Bereich des maschinellen Lernens wird an einer intelligenten Steuerung des Energieeinsatzes am Beispiel der Druckluftsteuerung gearbeitet, um nachhaltige Einsparungen zu erzielen. Methoden der künstlichen Intelligenz werden aber auch im Bereich der Qualitätssicherung eingesetzt, mit Hilfe von Audioanalysen wird beispielsweise die Qualitätssicherung in der Getriebefertigung unterstützt.

Zudem werden die SIC genutzt, um den Wissenstransfer zu Themen wie Advanced Data Analytics (Prozess zur systematischen Analyse von Daten in elektronischer Form) oder Block Chain (Distributed-Ledger-Technologien) im gesamten Unternehmen umzusetzen, um diese neuen Technologien konzernweit nutzbar zu machen. 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).

Des Weiteren werden Produktionsabläufe durch künstliche Intelligenz 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, beispielsweise in EU-Projekten. So machen digitalisierte Arbeitsinstrumente wie das „virtuelle Konzeptfahrzeug“ den Produktentwicklungsprozess, unter anderem durch den Ersatz physischer Komponenten mit am Computer generierten virtuellen Teilen, schneller und effizienter.

IT-Sicherheit

Die globale Absicherung der Daten und Informationen im Volkswagen Konzern ist eine zentrale Aufgabe der IT, die im Geschäftsjahr 2022 mit dem Group Information Security Programm fortgesetzt wurde. Das Programm hat zum Ziel, konzernübergreifende, einheitliche Prozesse und Lösungen zur weiteren Verbesserung der Informationssicherheit zu schaffen. Dabei werden insbesondere Themen in den Fokus genommen, die perspektivisch Informationssicherheitsrisiken für den Konzern darstellen können und die im Rahmen der digitalen Transformationsstrategie des Unternehmens besonders abgesichert werden müssen, unter anderem die Themen Cloud Security und Industrial Cyber Security. Inhalt und Ausrichtung des Programms werden jährlich auf Aktualität überprüft und im Bedarfsfall angepasst.

Als einer der ersten Fahrzeughersteller hat Volkswagen die bestandene TISAX (Trusted Information Security Assessment Exchange)-Bewertung seiner Lieferanten eingefordert und setzt damit ein starkes 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. Eine Funktion zum Schutz unserer Kunden wie beispielsweise die Warnung vor Verkehrsgefahren bietet die Car2X-Technologie, die eine direkte Kommunikation von Fahrzeugen untereinander und mit der Verkehrsinfrastruktur ermöglicht. Mit dieser vom TÜV zertifizierten und nach europäischen Standards implementierten Technologie sind bereits mehr als 700.000 Fahrzeuge ausgestattet, was die Sicherheit für unsere Kunden erhöhen soll.

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 (United Nations Economic Commission for Europe) Regulierung wurden die Konzernrichtlinien im Volkswagen Konzern implementiert. Auf deren Grundlage werden markenspezifische Organisationsrichtlinien unter Berücksichtigung der organisatorischen Gegebenheiten spezifiziert und umgesetzt.

Im Programm „Protected Customer“ haben wir die Anforderungen aus der UNECE-Regulierung adressiert. Um unsere Kunden gegen Cyber-Angriffe zu schützen und die Rechtskonformität unserer Lösungen in Bezug auf nationale und internationale Vorschriften umzusetzen, etablieren wir integrierte marken- und regionsübergreifende Sicherheits-Managementsysteme für Informations- und Cyber-Sicherheit. Diese wurden im Jahr 2021 mit der UNECE-CSMS-Zertifizierung bestätigt. Die Absicherung des kompletten Lebenszyklus unserer Fahrzeuge und digitaler Mobilitätsdienste wurde mit dem Programmende im Jahr 2021 in den Regelbetrieb überführt und wird dort weiterverfolgt.

Wichtige zentrale Prozesse der Informationssicherheit wurden auf Basis der internationalen Norm ISO 27001 auditiert und 2022 erneut zertifiziert. Sie ist die wichtigste branchenübergreifende Norm für Informationssicherheit und unsere Grundlage zum Aufbau eines angemessenen Informationssicherheitsmanagementsystems für alle schützenswerten Informationen des Unternehmens.

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 Gesetzgebungsvorhaben mit Datenschutzrelevanz sowie die starke Erhöhung der Regelungsdichte internationaler Datenschutzgesetzgebung erfordern weiterhin eine hohe Aufmerksamkeit, um eine nachhaltige Einhaltung der Datenschutzerfordernisse sicherstellen zu können. Die kontinuierliche Sensibilisierung der Mitarbeiter 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.

GESONDERTER NICHTFINANZIELLER BERICHT

Der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns nach §§ 289 b und 315 b HGB für das Geschäftsjahr 2022 ist unter der Internetseite https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2022/Nichtfinanzieller_Bericht_2022_d.pdf in deutscher Sprache und unter https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2022/Nonfinancial_Report_2022_e.pdf in englischer Sprache spätestens ab dem 30. April 2023 abrufbar.

NACHTRAGSBERICHT

Nach dem Ende des Geschäftsjahres 2022 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

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 zugehörnde 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 CO₂-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.

Der Volkswagen Konzern unterstützt das übergeordnete Ziel der EU. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und richten unsere eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen zu sein.

BERICHTERSTATTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2022

Der Volkswagen Konzern hat gemäß EU-Taxonomie für das Geschäftsjahr 2022 über die beiden Umweltziele Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel zu berichten, die Kriterien zu den übrigen vier Umweltzielen sind von der EU noch nicht definiert. 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 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 der Konzernstrategie NEW AUTO – Mobility for generations to come bereiten wir uns auf die globalen Veränderungen der Mobilität vor und treiben damit die Transformation von Volkswagen in ein softwareorientiertes Unternehmen maßgeblich voran. Ressourceneinsatz und Emissionen unseres Produktportfolios sowie unserer Standorte haben dabei unsere besondere Aufmerksamkeit.

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 dem Umweltziel Anpassung an den Klimawandel 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
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 CO₂-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 CO₂-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 substantielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu gehören alle vollelektrischen Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Bis zum 31. Dezember 2025 gilt dies darüber hinaus für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g/km gemäß WLTP – darunter fällt der größte Teil unserer Plug-in-Hybride. Dazu zählten bis zum 31. Dezember 2022 auch Busse, die den Anforderungen der EURO-VI-Norm Stufe E entsprechen.

Weitere Aktivitäten, die mit dem originären fahrzeugbezogenen Geschäft unmittelbar zusammenhängen und unseres Erachtens ebenfalls dieser Wirtschaftstätigkeit 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 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:

Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“

Taxonomiefähig sind unsere Aktivitäten in Bezug auf die Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff, die unter Einhaltung der Bewertungskriterien, zum Beispiel dem Einsatz von grünem Wasserstoff, einen substanziellen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Hierzu zählen bei uns die Power-to-X-Technologie zur Erzeugung CO₂-reduzierter oder -neutraler, synthetischer Kraftstoffe sowie Komponenten zur Speicherung von Wasserstoff.

Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-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 Sektorkopplung, zum Beispiel Wärmepumpen, sowie alle Lösungen für die Abscheidung, anschließende Speicherung oder erneute Nutzung von CO₂ (Carbon Capture Storage and Usage); hinzu zählt auch die Subsea Compression (bohrlochnahe Unterwasserverdichtung zur Erdgasförderung). 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 CO₂-Emissionen ermöglicht werden.

Wirtschaftstätigkeit 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation“

Hierunter fällt gemäß Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit unter anderem die angewandte Forschung im Bereich von Technologien für die 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.

Für die Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ halten wir die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag zum Klimaschutz ein. Aufgrund der geringen Zeitspanne seit Einführung der Berichtspflichten und der darin vorgegebenen komplexen Anforderungen, zum Beispiel für Lebenszyklusanalysen, konnte eine entsprechende Nachweisführung für die Wirtschaftsaktivitäten 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ sowie 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation“ noch nicht erbracht werden.

DO NO SIGNIFICANT HARM (DNSH)

Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ sowie 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ analysiert.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft wurde die jeweilige Analyse auf Ebene der Fahrzeugproduktionsstandorte durchgeführt, an denen heute oder zukünftig Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse gefertigt werden, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ 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 und China. Des Weiteren wurden unter anderem die Standorte einbezogen, die spezifische Komponenten für elektrifizierte Fahrzeuge herstellen.

Für den Bereich Power Engineering wurde die jeweilige Analyse auf Ebene der Standorte durchgeführt, an denen entsprechende Komponenten für die Systeme gefertigt beziehungsweise die Versorgungskette verantwortet wird, welche die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ erfüllen beziehungsweise gemäß unserer Fünfjahresplanung künftig erfüllen sollen. Dies sind drei Standorte in Deutschland und einer in Schweden.

Im Folgenden stellen wir unsere Interpretation und die wesentlichen Analysen dar, mit denen wir untersucht haben, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag. Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die Auslegungsunsicherheiten unterliegen, und geht vermeintlich 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. Unseren Bewertungen haben wir die geltenden Gesetze sowie externen und internen Regelungen und Richtlinien zugrunde gelegt. Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir die Anforderungen der DNSH-Kriterien im Berichtsjahr für die Standorte des fahrzeugbezogenen Geschäfts sowie im Bereich Power Engineering 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 (RCP)-8.5 Szenario bis zum Jahr 2050 und geht damit von der höchst anzunehmenden CO₂-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, Vermeidung von Wasserstress und Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP oder vergleichbare Verfahren). Erkannte Risiken aus UVP-Untersuchungen werden im Rahmen von Genehmigungsverfahren geprüft und münden bei Relevanz in Maßnahmen und behördlichen Auflagen. Für die Analyse haben wir 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

Ein wesentlicher Bestandteil des Umweltmanagementsystems von Volkswagen ist 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 klare und eindeutige 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 wurde auf Ebene der jeweiligen Marke überprüft, inwiefern lokale Gesetzgebungen oder interne Regularien die spezifischen Anforderungen abdecken.

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Eine Wirtschaftstätigkeit darf, um als ökologisch nachhaltig zu gelten, im Vergleich zur Lage vor Beginn der Tätigkeit, nicht zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Boden führen. Die DNSH-Kriterien dieses Umweltziels fordern, dass die jeweilige Wirtschaftstätigkeit nicht zur Herstellung, zum Inverkehrbringen oder zur Verwendung von gelisteten Substanzen aus einer Reihe von EU-Chemikalienverordnungen und -richtlinien sowie produktspezifischen Regulierungen führt. In diesem Zusammenhang setzen wir uns in unseren Analysen und Bewertungen auch mit dem Einsatz alternativer Substanzen auseinander. 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. Somit werden auch die in den DNSH-Kriterien genannten Gesetze abgedeckt. Dafür haben wir die im Jahr 2022 in der Europäischen Union für den laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Vorschriften beziehungsweise außerhalb der EU die landesspezifischen Regularien zugrunde gelegt.

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.

Der Volkswagen Konzern nimmt seine unternehmerische Menschenrechtsverantwortung an, bekennt sich zu diesen Übereinkommen und Erklärungen und bekräftigt seine Zustimmung zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen.

Im Folgenden werden die wesentlichen Analysen beschrieben, mit denen wir untersucht haben, ob die Rahmenwerke eingehalten werden.

Der Volkswagen Konzern hat für weltweit 802 kontrollierte Konzerngesellschaften Risikobewertungen für den Bereich Menschenrechte durchgeführt und abgeschlossen. Dies schließt alle auch im Rahmen der DNSH-Kriterien überprüften Standorte mit ein. In dieser Risikoanalyse werden die Ergebnisse und Risikobewertungen des Vorjahres berücksichtigt. Für die im Rahmen der Analyse identifizierten Risiken erhielten die Gesellschaften risikospezifische Maßnahmen, die sie verpflichtend umsetzen mussten. Der Umsetzungsstand der Maßnahmen wird von Konzernseite laufend überwacht.

Den Geschäftsbeziehungen mit unseren Geschäftspartnern legen wir den Code of Conduct für Geschäftspartner zugrunde. Das Einhalten der darin definierten vertraglich verbindlichen Anforderungen wird 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 Umsetzung von Maßnahmen, um die erkannten Verstöße abzustellen. Um den internationalen Rahmenwerken und Anforderungen sowie insbesondere dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz zu entsprechen, 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.

Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir die Anforderungen der Minimum Safeguards im Berichtsjahr erfüllen.

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 für den Volkswagen Konzern relevanten Finanzdaten ergeben sich aus dem Konzernabschluss gemäß IFRS für das Geschäftsjahr 2022. 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 2022 auf 279,2 Mrd. € beliefen (siehe hierzu auch Anhangangabe „Umsatzerlöse“ zum Konzernabschluss).

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ entfielen davon 254,5 Mrd. € beziehungsweise 91,1% 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 Werkstatteleistungen und Services.

Von den taxonomiefähigen Umsatzerlösen hielten 26,1 Mrd. € die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu zählen alle unsere vollelektrischen Fahrzeuge, ein Großteil der Plug-in-Hybride sowie die Busse, die den Anforderungen der EURO-VI-Norm Stufe E entsprechen. Im Jahr 2022 waren dies 596 Tsd. Fahrzeuge und damit 6,5 % mehr als im Vorjahr. Ihr Anteil am relevanten Absatz – ohne die Fahrzeuge der chinesischen Joint Ventures – stieg auf 11,1 (10,1) %. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge machten mit 594 Tsd. Fahrzeugen den Großteil aus; Lkw und Busse verzeichneten gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um das Neunfache. Der Absatz vollelektrischer Fahrzeuge legte deutlich zu.

Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes erfüllten im fahrzeugbezogenen Geschäft 26,1 (21,1) Mrd. €, das sind 9,4 (8,5) % vom Konzernumsatz, die Taxonomiekonformität. Auf unsere vollelektrischen Modelle (BEV) entfielen davon 19,6 Mrd. € beziehungsweise 7,0% vom Konzernumsatz. Im Jahr 2022 konnte die Einhaltung der DNSH-Kriterien auch für Lkw- und Bus-Standorte nachgewiesen werden.

Im Bereich Power Engineering war der Großteil der taxonomiefähigen Umsatzerlöse der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ zuzuordnen (2,5 Mrd. €). Weitere 35 Mio. € trug die Wirtschaftstätigkeit 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation“ bei. Unsere Aktivitäten im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ verzeichneten Umsatzerlöse in Höhe von 18 (5) Mio. €, die unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien sowie des Mindestschutzes taxonomiekonform sind. Der Anstieg der taxonomiekonformen Umsatzerlöse ist auf die Geschäftsausweitung sowie im Wesentlichen auf die Erstkonsolidierung der H-TEC SYSTEMS GmbH zurückzuführen.

An den gesamten Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2022

- > taxonomiefähige Umsatzerlöse: 257,0 (227,8) Mrd.€, das entspricht einem Anteil von 92,1 (91,0) %
- > taxonomiekonforme Umsatzerlöse: 26,1 (21,2) Mrd.€, das entspricht einem Anteil von 9,4 (8,5) %.

UMSATZERLÖSE 2022

Wirtschaftstätigkeiten	UMSATZERLÖSE		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN- HALTUNG DNSH- KRITERIEN	EIN- HALTUNG MINDEST- SCHUTZ	TAXONOMIEKONFORME UMSATZERLÖSE	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	257.043	92,1	26.145	9,4	J	J	26.145	9,4
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	254.502	91,1	26.128	9,4	J	J	26.128	9,4
davon taxonomiekonforme BEV					J	J	19.589	7,0
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	18	0,0	18	0,0	J	J	18	0,0
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	2.488	0,9	-	-	-	-	-	-
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	35	0,0	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	22.189	7,9						
Gesamt (A + B)	279.232							

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 2022 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 2022 beliefen sich im Volkswagen Konzern die so definierten Zugänge auf

- > 11,7 Mrd. € aus immateriellen Vermögenswerten
- > 12,9 Mrd. € aus Sachanlagen
- > 24,1 Mrd. € aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien.

Hinzuzuzählen sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2022 bei 0,4 Mrd. € lagen. Somit ergaben sich insgesamt gemäß EU-Taxonomie zu berücksichtigende Investitionsausgaben in Höhe von 49,1 Mrd. €.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Investitionsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“. Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben des fahrzeugbezogenen Geschäfts lagen bei 48,8 Mrd. € beziehungsweise 99,4% 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 Fahrzeugvolumina für die Konzerngesellschaften abgeleitet. Je nach ihrer hauptsächlichen Geschäftstätigkeit wurden beispielsweise für Vertriebsgesellschaften fahrzeugmarkenbezogene oder fahrzeugmarkenübergreifende 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 Fahrzeuge fertigen werden, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag erfüllen, über den Verteilungsschlüssel komplett berücksichtigt wurden. Dahingegen wurden Investitionen an Standorten, die nur Fahrzeuge fertigen, die den Bewertungskriterien nicht entsprechen, über den Verteilungsschlüssel nicht berücksichtigt. Die so ermittelten Investitionsausgaben im Zusammenhang mit Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag einhalten, beliefen sich auf 16,9 Mrd. €.

Taxonomiekonform waren unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes Investitionsausgaben in Höhe von 16,9 (14,2) Mrd. €, das sind 34,5 (26,2) % der gesamten Investitionsausgaben des Konzerns. Davon entfielen 5,8 Mrd. € auf immaterielle Vermögenswerte, 5,7 Mrd. € auf Sachanlagen sowie 5,4 Mrd. € auf vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Für unsere vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) sind darin Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten von 4,4 Mrd. € und Zugänge zu den Sachanlagen von 5,4 Mrd. € enthalten. Der Anstieg der taxonomiekonformen Investitionsausgaben – sowohl absolut als auch anteilig – ist auf die zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Fahrzeugprojekte im Sinne der EU-Taxonomie zurückzuführen.

Im Berichtsjahr haben wir taxonomiekonforme Investitionsausgaben des Geschäftsjahres 2021 auf Basis des im Oktober 2022 aktualisierten Green Finance Frameworks mit der Begebung von Anleihen (Green Bonds) in Höhe von 2,5 Mrd. € refinanziert. Dazu wurden nur Investitionsausgaben im Zusammenhang mit vollelektrischen Fahrzeugen einbezogen.

Ebenfalls im Jahr 2022 emittierte Scania eine grüne Anleihe in Höhe von insgesamt 3,0 Mrd. SEK zur Finanzierung von Forschungs- und Entwicklungsleistungen mit Bezug auf batterieelektrische Fahrzeuge. Im Berichtsjahr wurden davon bereits 178 Mio. € verwendet, wovon 98 Mio. € auf taxonomiekonforme Investitionsausgaben entfielen. Der um diesen Wert bereinigte Anteil der taxonomiekonformen Investitionsausgaben des fahrzeugbezogenen Geschäfts an den gesamten Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie belief sich auf 34,3%.

Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben im Bereich Power Engineering sind zum einen mit 27 Mio.€ der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“, zum anderen mit 60 Mio.€ der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ zuzurechnen. Für Letztgenannte wurde eine Schlüsselung auf Grundlage des geplanten Umsatzes herangezogen.

Taxonomiekonforme Investitionsausgaben für die „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ konnten in Höhe von 27 Mio.€ erstmals ausgewiesen werden, die zu knapp zwei Drittel auf immaterielle Vermögenswerte und zu etwa einem Drittel auf Sachanlagen entfielen und im Wesentlichen mit der Erstkonsolidierung der H-TEC SYSTEMS GmbH in Zusammenhang stehen.

An den gesamten Investitionsausgaben des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2022

- > taxonomiefähige Investitionsausgaben: 48,9 (53,6) Mrd.€, das entspricht einem Anteil von 99,6 (99,2)%
- > taxonomiekonforme Investitionsausgaben: 16,9 (14,2) Mrd.€, das entspricht einem Anteil von 34,5 (26,2) %.

INVESTITIONSAUSGABEN 2022

Wirtschaftstätigkeiten	INVESTITIONSAUSGABEN		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN- HALTUNG DNSH- KRITERIEN	EIN- HALTUNG MINDEST- SCHUTZ	TAXONOMIEKONFORME INVESTITIONSAUSGABEN	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	48.873	99,6	16.943	34,5	J	J	16.943	34,5
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	48.786	99,4	16.917	34,5	J	J	16.917	34,5
davon Zugänge aktivierte Entwicklungskosten BEV					J	J	4.415	9,0
davon Zugänge Sachanlagen BEV					J	J	5.398	11,0
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	27	0,1	27	0,1	J	J	27	0,1
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	60	0,1	-	-	-	-	-	-
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	205	0,4						
Gesamt (A + B)	49.078							

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 CO₂-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. Von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben in Höhe von 4,9 (3,3) Mrd. € entfielen 85,8% auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten. Der Anstieg der taxonomiekonformen Betriebsausgaben – sowohl absolut als auch anteilig – ist auf die zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Fahrzeugprojekte im Sinne der EU-Taxonomie zurückzuführen.

Unter Berücksichtigung des auf die taxonomiekonformen Betriebsausgaben entfallenden Anteils der emittierten Anleihe von Scania reduzierte sich der Anteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben an den gesamten Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie von 42,7 (32,7) % auf 42,0%.

Die taxonomiefähigen Betriebsausgaben im Bereich Power Engineering sind zum einen mit 4 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“, zum anderen mit 199 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ zuzurechnen. Für Letztgenannte wurde eine Schlüsselung auf Grundlage des geplanten Umsatzes herangezogen.

Taxonomiekonforme Betriebsausgaben für die „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ konnten in Höhe von 4 Mio. € erstmals ausgewiesen werden, die auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen und im Wesentlichen mit der Erstkonsolidierung der H-TEC SYSTEMS GmbH in Zusammenhang stehen.

BETRIEBSAUSGABEN 2022

Wirtschaftstätigkeiten	BETRIEBSAUSGABEN		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN- HALTUNG DNSH- KRITERIEN	EIN- HALTUNG MINDEST- SCHUTZ	TAXONOMIEKONFORME BETRIEBSAUSGABEN	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	11.395	98,9	4.926	42,7	J	J	4.926	42,7
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	11.191	97,1	4.922	42,7	J	J	4.922	42,7
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	4	0,0	4	0,0	J	J	4	0,0
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	199	1,7	-	-	-	-	-	-
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	131	1,1						
Gesamt (A + B)	11.525							

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 CO₂-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 taxonomiekonforme Produktionsvolumen der Mittelfristplanung den taxonomiekonformen Fahrzeugen des Berichtsjahres gegenübergestellt und entsprechend dieses Verhältnisses die taxonomiekonformen Investitionsausgaben aufgeteilt. Den über das aktuelle taxonomiekonforme Produktionsvolumen hinausgehenden Anteil haben wir dementsprechend berücksichtigt.

Infolgedessen waren von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben des Berichtsjahres 9 Mrd. € dem CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zuzuordnen, von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben waren es 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 100 Mrd. €.

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“ des Umweltziels Klimaschutz. Anhand des Verhältnisses der Umsatzerlöse im Berichtsjahr zu den durchschnittlichen Umsatzerlösen der Mittelfristplanung haben wir von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben 26 Mio. € und von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben 4 Mio. € dem CapEx-Plan zugeordnet. Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf rund 300 Mio. €.

TABELLARISCHE DARSTELLUNG GEMÄß EU-TAXONOMIE

UMSATZERLÖSE 2022

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absoluter Umsatz € (Mio.)	Umsatzanteil % ¹	KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG						DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG")											
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen ²	Kreislaufwirtschaft ²	Umweltverschmutzung ²	Biologische Vielfalt und Ökosysteme ²	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Mindestschutz	Ökonomiekonformer Anteil an den Umsatzerlösen 2022	Ökonomiekonformer Anteil an den Umsatzerlösen 2021	Kategorie ermöglichte Tätigkeiten	Kategorie Übergangstätigkeiten	
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																					
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																					
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	26.128	9,4	9,4	-	-	-	-	-	-	J	J	J	J	J	J	J	9,4	8,5	E	
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	3.2	18	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	J	J	J	J	J	J	J	0,0	0,0	E	
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		26.145	9,4	9,4	-	-	-	-	-	-								9,4	8,5		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																					
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	228.374	81,8																		
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	3.6	2.488	0,9																		
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	9.1	35	0,0																		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		230.898	82,7																		
Total (A.1 + A.2)		257.043	92,1																		
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																					
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		22.189	7,9																		
Gesamt (A + B)		279.232	100,0																		

1. Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.
 2. Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel noch nicht definiert.

INVESTITIONSAUSGABEN 2022

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absolute Investitionsausgaben € (Mio.)	Anteil Investitionsausgaben % ¹	KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG						DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG")						Taxonomiekonformer Anteil an den Investitionsausgaben 2022 % ¹	Taxonomiekonformer Anteil an den Investitionsausgaben 2021 % ¹	Kategorie ermöglichte Tätigkeiten E	Kategorie Übergangstätigkeiten T	
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen ²	Kreislaufwirtschaft ²	Umweltverschmutzung ²	Biologische Vielfalt und Ökosysteme ²	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme					Mindestschutz
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																				
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	16.917	34,5	34,5	-	-	-	-	-	-	J	J	J	J	J	J	34,5	26,2	E	
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	3.2	27	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	J	J	J	J	J	J	0,1	-	E	
Investitionsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		16.943	34,5	34,5	-	-	-	-	-	-							34,5	26,2		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																				
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	31.870	64,9																	
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	3.6	60	0,1																	
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	9.1	-	-																	
Investitionsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		31.930	65,1																	
Total (A.1 + A.2)		48.873	99,6																	
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																				
Investitionsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		205	0,4																	
Gesamt (A + B)		49.078	100,0																	

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Investitionsausgaben des Konzerns.

2 Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel noch nicht definiert.

BETRIEBSAUSGABEN 2022

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absolute Betriebsausgaben € (Mio.)	Anteil Betriebsausgaben % ¹	KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG						DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG")						Mindestschutz	Taxonomiekonformer Anteil an den Betriebsausgaben 2022 % ¹	Taxonomiekonformer Anteil an den Betriebsausgaben 2021 % ¹	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten E	Kategorie Übergangstätigkeiten T
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen ²	Kreislauwirtschaft ²	Umweltverschmutzung ²	Biologische Vielfalt und Ökosysteme ²	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislauwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme					
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																				
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	4.922	42,7	42,7	-	-	-	-	-	J	J	J	J	J	J	J	42,7	32,7	E	
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	3.2	4	0,0	0,0	-	-	-	-	-	J	J	J	J	J	J	J	0,0	-	E	
Betriebsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		4.926	42,7	42,7	-	-	-	-	-								42,7	32,7		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																				
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	6.269	54,4																	
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	3.6	199	1,7																	
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	9.1	-	-																	
Betriebsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		6.469	56,1																	
Total (A.1 + A.2)		11.395	98,9																	
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																				
Betriebsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		131	1,1																	
Gesamt (A + B)		11.525	100,0																	

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben des Konzerns.

2 Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel noch nicht definiert.

Prognosebericht

Die Weltwirtschaft wird im Jahr 2023 voraussichtlich mit verringerter Dynamik wachsen. Die weltweite Pkw-Nachfrage sollte sich regional uneinheitlich entwickeln und spürbar über dem Vorjahresniveau liegen. Mit unserer Markenvielfalt, unserer breiten Produktpalette, unseren Technologien und unseren Dienstleistungen sehen wir uns gut auf die künftigen Herausforderungen im Mobilitätsgeschäft vorbereitet.

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 2023 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in 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; weiterhin birgt der Russland-Ukraine-Konflikt Risiken. Darüber hinaus können Risiken im Zusammenhang mit dem möglichen Auftreten neuer Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2, insbesondere regionale Ausbrüche und damit verbundene Maßnahmen, nicht ausgeschlossen werden. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP).

Wir rechnen außerdem damit, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2024 erholen und bis 2027 mit stabilen Veränderungsraten weiter wachsen wird.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa erwarten wir für 2023 ein vergleichsweise niedriges Wirtschaftswachstum. Eine große Herausforderung für Konsumenten und Unternehmen besteht in der insgesamt relativ hoch bleibenden, über den Jahresverlauf aber voraussichtlich abnehmenden Inflation.

In Zentraleuropa erwarten wir für das Jahr 2023 ebenfalls eine verhältnismäßig geringe Wachstumsrate bei anhaltenden Preisanstiegen, während sich die wirtschaftliche Leistung Osteuropas nach dem starken Einbruch im Berichtsjahr infolge des Russland-Ukraine-Konflikts nicht erholen sollte.

Für die Türkei erwarten wir ein positives, wenngleich geringeres Wachstum im Vergleich zum Berichtsjahr bei hoher Inflation und einer schwachen inländischen Währung. Die südafrikanische Wirtschaft dürfte

im Jahr 2023 weiterhin von politischen Unsicherheiten und sozialen Spannungen geprägt sein, die sich auch aus der hohen Arbeitslosigkeit ergeben. Das Wachstum wird voraussichtlich nur gering ausfallen.

Deutschland

Wir erwarten, dass das BIP in Deutschland im Jahr 2023 nur schwach wächst und die Inflation im Jahresdurchschnitt hoch bleiben wird. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt wird sich im Jahr 2023 voraussichtlich etwas verschlechtern.

Nordamerika

Wir gehen davon aus, dass das Wirtschaftswachstum in den USA im Jahr 2023 nur schwach ausfällt und die Entwicklung des Arbeitsmarktes ebenfalls beeinträchtigt wird. Die US-Notenbank sollte ihre im Berichtsjahr begonnenen kontinuierlichen Erhöhungen der Leitzinsen weitestgehend beenden. Als ausschlaggebender Faktor für mögliche Anpassungen des Leitzinses spielt die weitere Inflationsentwicklung eine wesentliche Rolle, aber auch die des Arbeitsmarktes und der allgemeinen konjunkturellen Lage. Das Wirtschaftswachstum in Kanada wird vermutlich ebenfalls vergleichsweise gering sein, die Wirtschaftsleistung von Mexiko sollte im Vergleich dazu etwas stärker wachsen.

Südamerika

Die brasilianische Wirtschaft wird aller Voraussicht nach im Jahr 2023 eine leicht positive Veränderungsrate aufweisen. In Argentinien dürfte sich die Wirtschaftsleistung ebenfalls nur leicht verbessern bei weiterhin sehr hoher Inflation und abwertender heimischer Währung.

Asien-Pazifik

Die chinesische Wirtschaft wird im Jahr 2023 voraussichtlich auf relativ hohem Niveau wachsen nach einer verhältnismäßig moderaten Expansionsrate im Berichtsjahr. Für Indien erwarten wir in 2023 ebenfalls eine relativ hohe positive Veränderungsrate des BIP. In Japan wird die Wirtschaftsleistung voraussichtlich leicht ansteigen.

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. Unsicherheiten können sich aus anhaltenden Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts verstärken und insbesondere zu steigenden Preise und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2023 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich spürbar über dem des Vorjahres liegen. Für die Jahre 2024 bis 2027 rechnen wir weltweit mit einer wachsenden Nachfrage nach Pkw.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2023 mit einem spürbar steigenden Verkaufsvolumen. Für die Jahre 2024 bis 2027 gehen wir von einer weltweit wachsenden Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen aus.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa rechnen wir für 2023 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das deutlich über dem Niveau des Berichtsjahres liegt. Versorgungsengpässe bei Vorprodukten sowie Rohstoffen und die daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen weiter belasten. Für die großen Einzelmärkte Frankreich, Großbritannien, Italien und Spanien rechnen wir in 2023 ebenfalls mit einem deutlichen Anstieg.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen gehen wir in Westeuropa für das Jahr 2023 von einem Neuzulassungsvolumen stark über dem Vorjahresniveau aus. Versorgungsengpässe bei Vorprodukten sowie Rohstoffen

und die daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen weiter belasten. In Frankreich, Großbritannien und Spanien rechnen wir mit einem starken Anstieg; in Italien erwarten wir ein spürbares Wachstum.

Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2023 den Vorjahreswert voraussichtlich deutlich übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. In den wesentlichen Märkten dieser Region sollte die Zahl der Neuzulassungen deutlich bis stark steigen.

Die Zulassungen von leichten Nutzfahrzeugen auf den Märkten in Zentral- und Osteuropa werden 2023 den Vorjahreswert voraussichtlich spürbar verfehlen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts.

Das Pkw-Neuzulassungsvolumen in der Türkei wird 2023 das Vorjahresniveau voraussichtlich deutlich übersteigen. In Südafrika dürfte das Marktvolumen 2023 leicht höher als im Vorjahr sein.

Die Zahl der Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen 2023 sollte in der Türkei spürbar und in Südafrika deutlich über dem jeweiligen Wert des Berichtsjahres liegen.

Deutschland

Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2023 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen das Vorjahresniveau spürbar übertrifft.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen erwarten wir, dass die Zahl der Zulassungen sehr stark über denen des Vorjahres liegen wird.

Nordamerika

Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt sowie in den USA rechnen wir für 2023 mit einem Verkaufsvolumen spürbar über dem Niveau des Vorjahres. Dabei dürften weiterhin überwiegend Modelle aus den SUV- und Pickup-Segmenten gefragt sein. Zudem ist zu erwarten, dass die Neuzulassungen vollelektrischer Fahrzeuge überdurchschnittlich zunehmen werden. In Kanada wird die Zahl der Neuzulassungen voraussichtlich ebenfalls spürbar über dem Niveau des Vorjahreswertes liegen. Für Mexiko erwarten wir einen im Vergleich zum Berichtsjahr leichten Anstieg der Neuzulassungen.

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 Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2023 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt deutlich steigen werden. In Brasilien wird das Marktvolumen gegenüber 2022 voraussichtlich stark zunehmen. In Argentinien erwarten wir ein Neuzulassungsvolumen, das deutlich über dem Vorjahreswert liegt.

Asien-Pazifik

Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2023 voraussichtlich spürbar über dem Vorjahresniveau liegen. Wir rechnen damit, dass sich das Marktvolumen in China leicht über dem Vergleichswert des Jahres 2022 bewegen wird. Dabei dürften weiterhin vor allem günstige Einstiegsmodelle im SUV-Segment sehr gefragt sein. Belastungen können sich aus anhaltenden Engpässen bei der Teileversorgung, möglichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 sowie Verschärfungen geopolitischer Spannungen ergeben. Der Handelskonflikt zwischen China und den USA dürfte – sofern sich keine Lösung abzeichnet – das Geschäfts- und Verbrauchervertrauen weiter belasten. Für den indischen Markt erwarten wir gegenüber dem Vorjahr eine Entwicklung leicht über dem Vorjahresniveau. In Japan sollte das Marktvolumen 2023 spürbar steigen.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen wird das Neuzulassungsvolumen in der Region Asien-Pazifik 2023 voraussichtlich leicht über dem Vorjahr liegen. Für den chinesischen Markt rechnen wir ebenfalls mit einer

Entwicklung leicht über dem Vorjahresniveau. In Indien erwarten wir für 2023 ein Volumen auf dem Niveau des Berichtsjahres. Für den japanischen Markt gehen wir von einem Volumen spürbar unter dem Wert des Vorjahres aus.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Wir erwarten für 2023, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich spürbar positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen.

Für die 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) wird ein spürbarer Marktanstieg erwartet, da die hohe Lkw-Nachfrage aufgrund der weiterhin bestehenden Lieferengpässe bisher nicht vollständig bedient werden konnte. In der Türkei rechnen wir mit einem deutlichen Rückgang der Nachfrage. In Südafrika gehen wir von einer Nachfrage auf dem Niveau des Vorjahres 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 einen spürbaren Anstieg an Neuzulassungen. Für Brasilien gehen wir davon aus, dass die Nachfrage leicht unter dem Vorjahresniveau liegen wird.

Für die Jahre 2024 bis 2027 rechnen wir im Durchschnitt mit einem leichten Rückgang auf den relevanten Lkw-Märkten.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2023 mit einer insgesamt deutlich steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen. In der Region EU27+3 erwarten wir einen leichten Marktanstieg im Vergleich zum Vorjahr. Hierbei gehen wir von einer Erholung im Reisebussegment sowie von Aufträgen im Rahmen von staatlich geförderten Programmen aus. Für das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada gehen wir von einem sehr starken Anstieg aus. Für den Busmarkt in Mexiko gehen wir von einem starken Anstieg aus. In Brasilien werden sich die Neuzulassungen nach dem starken Vorjahreswachstum voraussichtlich deutlich reduzieren.

Für die Jahre 2024 bis 2027 erwarten wir auf den relevanten Märkten insgesamt einen leichten Anstieg der Nachfrage nach Bussen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

Für das Jahr 2023 rechnen wir im Bereich Power Engineering grundsätzlich mit einem weiterhin schwierigen Marktumfeld, welches sich unserer Ansicht nach leicht positiv entwickeln wird. Die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts, die Entwicklung der Energie- und Rohstoffpreise sowie die möglichen Folgen der Covid-19-Pandemie führen zu einer anhaltenden Verunsicherung in nahezu allen Marktsegmenten.

Aufgrund eines erwarteten höheren Seehandelsvolumens, verbunden mit Forderungen nach hoher Energieeffizienz und geringem Schadstoffausstoß, dürfte das Marktvolumen im Segment der Handelsschiffahrt 2023 ein leicht höheres Niveau erreichen als im Berichtsjahr. Auch die Marktsegmente außerhalb der Handelsschiffahrt dürften im Vergleich zum Jahr 2022 auf leicht höherem Niveau liegen. Im Segment der Kreuzfahrtschiffe ist durch die anhaltende Stabilisierung der Reiseaktivitäten ebenfalls eine Verbesserung zu erwarten. Im Teilmarkt für Passagierfähren wird ebenfalls von einem leicht höheren Niveau ausgegangen. Bei Behördenschiffen rechnen wir weiterhin mit einer stabil hohen Nachfrage. Im Offshore-Sektor wird mit weiteren Neubestellungen von Spezialanwendungen gerechnet, beispielsweise für den Bereich der Offshore-Spezialschiffe für Windanlagen. Insgesamt erwarten wir für den Marinemarkt ein etwas höheres Niveau als im Berichtsjahr, bei einem weiterhin anhaltenden Wettbewerbsdruck.

Im Markt der Energieerzeugung wird mit sehr herausfordernden Marktbedingungen für das Jahr 2023 gerechnet. Der Russland-Ukraine-Konflikt und dessen Einfluss auf die Energie- und Rohstoffpreise sowie die Inflation führen zu einer andauernden Verunsicherung, welche sich auf die Investitionsentscheidungen auswirkt. Die Abhängigkeit von russischem Erdgas und die damit verbundene Gasmangellage beschleunigt die Bereitschaft in Technologien zu investieren, die eine mittel- und langfristige Autonomie ermöglichen. Lösungen wie Power-to-X sowie Balancing-Anlagen zur Stützung von Netzen erneuerbarer Energie leisten hier einen wesentlichen Beitrag. Die Nachfrage nach diesen Technologien wird daher zukünftig weiter

steigen. Die Nachfrage nach dezentralen, zukunftsfähigen Gaskraftwerken wird weiter bestehen, jedoch mit der klaren Forderung nach einer späteren Umrüstbarkeit auf erneuerbare Kraftstoffe. Das Wachstum im Markt der Energieerzeugung wird vor allem durch erneuerbare Energien getrieben, deren unregelmäßige Stromproduktion einen Zuwachs an Energiespeichern und Regelenergieanlagen erfordert und zu einem entsprechenden Wachstum des Marktes für Motoren, Turbokompressoren und Entspannungsturbinen führt.

Im Bereich der Turbomaschinen erwarten wir im Jahr 2023 eine anhaltend hohe Nachfrage, die sowohl auf einen Nachholbedarf an Investitionen als auch auf einen hohen Grundstoffbedarf mit steigenden Grundstoffpreisen zurückzuführen ist. Es ist mit einer guten Auslastung der Produktionsanlagen der Marktteilnehmer zu rechnen; dies sollte zu einer fortlaufenden Entspannung des pandemiebedingt starken Wettbewerbs führen.

Sowohl im After-Sales-Markt für Motoren in der Marine- und Kraftwerkssparte als auch im After-Sales-Markt für Turbomaschinen erwarten wir für das Jahr 2023 eine gute Nachfrage, die über dem Niveau vor der Covid-19-Pandemie liegen sollte, jedoch mit den Unsicherheiten aus dem Energiesektor und der geopolitischen Lage in Osteuropa behaftet ist.

In den Jahren 2024 bis 2027 gehen wir von einer wachsenden Nachfrage in den Märkten für Power Engineering aus. Deren Höhe und zeitlicher Verlauf wird in den einzelnen Geschäftsfeldern jedoch variieren. Hierbei ist zudem abzuwarten, wie lange der Markt von den großen Einflussfaktoren Russland-Ukraine-Konflikt, Entwicklung im Energiesektor und Covid-19-Pandemie beeinträchtigt bleibt.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2023 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben. Unsicherheiten können sich aus anhaltenden Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben, zusätzlich verstärkt durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts. Zudem kann das gestiegene Zinsniveau Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen ausüben. 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. Dabei dürften integrierte Gesamtlösungen, die mobilitätsnahe Dienstleistungsmodule wie Versicherungen und innovative Servicepakete einschließen, 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 Parken, Tanken und Laden, zunehmen wird und dass sich die im europäischen Finanzdienstleistungsgeschäft mit Einzelkunden begonnene Verschiebung von Finanzierung zu Leasing weiter fortsetzen wird. Insbesondere im Markt China erwarten wir, dass die Bedeutung des Direktgeschäfts zwischen Herstellern und Kunden zunehmen wird. Zur Förderung dieses Geschäfts wird die nahtlose Integration von Finanzdienstleistungen in das Online-Fahrzeugangebot zunehmend wichtiger. Auch in den Jahren 2024 bis 2027 wird dieser Trend unserer Einschätzung nach anhalten.

Im Bereich der mittleren und schweren Nutzfahrzeuge sehen wir in den Schwellenländern eine steigende 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 2023 einen erhöhten Bedarf an Telematikdiensten und Serviceleistungen, mit denen sich die Gesamtbetriebskosten senken lassen. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich auch in den Jahren 2024 bis 2027 fortsetzen.

WECHSELKURSENTWICKLUNG

Im Jahr 2022 wertete der Euro im Jahresdurchschnitt gegenüber dem US-Dollar ab. Die allgemeine Stärke des US-Dollar wurde durch ausgeweitete Zinsdifferenziale und die hohe Unsicherheit bezüglich der globalen wirtschaftlichen Entwicklung begünstigt. Spezifische Faktoren im Euroraum wie das Sicherstellen der Energieversorgung als Folge des Russland-Ukraine-Konflikts belasteten den Euro zusätzlich. Gegenüber dem britischen Pfund blieb der Wert des Euro im Jahresdurchschnitt nahezu unverändert, unter anderem

weil fiskalpolitische Entscheidungen in Großbritannien zum Ende des Jahres zu Bewegungen an den Finanzmärkten und einer Aufwertung des Euro führten. Gegenüber den Währungen der Schwellenländer entwickelte sich der Euro heterogen. Vor allem die türkische Lira und der argentinische Peso verloren gegenüber der europäischen Gemeinschaftswährung an Wert. Der brasilianische Real und der mexikanische Peso waren dagegen im Durchschnitt gegenüber der Gemeinschaftswährung deutlich stärker als im Jahr 2021. Auch der chinesische Renminbi und die Wechselkurse einiger asiatischer Schwellenländer sowie der südafrikanische Rand werteten gegenüber dem Euro im Jahresvergleich auf. Für 2023 planen wir mit einer Stabilisierung des Euro im Verhältnis zum US-Dollar und mit einer leichten Aufwertung im Verhältnis zum britischen Pfund und zum chinesischen Renminbi. Der argentinische Peso, der brasilianische Real, der mexikanische Peso, der südafrikanische Rand und die türkische Lira sollten annahm gemäß in unterschiedlichem Ausmaß abwerten. Für die Jahre 2024 bis 2027 gehen wir von einer Stabilisierung des Euro im Verhältnis zu den wesentlichen Währungen aus, während sich die relative Währungsschwäche in den oben erwähnten Schwellenländern vermutlich fortsetzen sollte. Das sogenannte Eventrisiko – das Risiko nicht vorhersehbarer Marktentwicklungen – bleibt dabei jedoch grundsätzlich bestehen.

ZINSENTWICKLUNG

Die herausfordernden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen infolge des Russland-Ukraine-Konflikts und der Covid-19-Pandemie, aber insbesondere die hohen Inflationsraten, führten in vielen Ländern zu einer geldpolitischen Trendwende: Das weltweite Zinsniveau erreichte im Geschäftsjahr 2022 einen verhältnismäßig hohen Stand. In fast allen großen westlichen Industrieländern nahmen die nationalen Notenbanken entsprechende Anpassungen ihrer Leitzinsen vor, um den zum Teil vergleichsweise hohen Preissteigerungen entgegenzuwirken. Auch in vielen Schwellenländern waren Erhöhungen zu verzeichnen. Die Zinsschritte der US-Notenbank und der Europäischen Zentralbank waren umfangreicher und rascher als noch zu Jahresbeginn erwartet. Die weitere Veränderung der Leitzinsen in 2023 wird in den jeweiligen Ländern auf der einen Seite von der weiteren Inflationsentwicklung und auf der anderen Seite von der Schwere eines möglichen wirtschaftlichen Abschwungs abhängen. Insgesamt gehen wir für 2023 von einem verhältnismäßig erhöhten Zinsniveau aus. Für die Jahre 2024 bis 2027 erwarten wir, dass die Zinssätze auf einem relativ hohen Niveau liegen werden.

ENTWICKLUNG DER ROHSTOFFPREISE

Auf den Rohstoffmärkten führte unter anderem der Russland-Ukraine-Konflikt insbesondere im ersten Jahresdrittel zu teilweise deutlichen Preisanstiegen, während im restlichen Jahresverlauf der eingetrübte globale wirtschaftliche Ausblick dämpfend auf die Preisentwicklung wirkte. Infolge der resultierenden Ungleichgewichte zwischen Angebot und Nachfrage war der Preisanstieg vieler Roh- und Einsatzstoffe im Jahresverlauf 2022 vergleichsweise hoch. Im Speziellen die Energiepreise in Europa verzeichneten einen hohen Anstieg, vor allem aufgrund der starken Abhängigkeit einzelner europäischer Länder von russischem Erdgas aber auch durch regionale Wetterextreme in den Sommermonaten. Im Gesamtjahresvergleich erhöhten sich ebenfalls die durchschnittlichen Preise für die Rohstoffe Lithium, Kokskohle, Rohöl, Nickel, Kobalt und Aluminium. Zum Teil spielten Wechselkurseffekte eine Rolle, sodass der durchschnittliche Preis für Naturkautschuk, Blei und Kupfer in Euro stieg, während der Preis in US-Dollar etwas zurückging. Das Preisniveau der Edelmetalle Rhodium, Palladium und Platin verzeichnete im Gesamtjahresdurchschnitt einen Rückgang. Für 2023 erwarten wir, insbesondere aufgrund der anhaltenden Unsicherheiten über die weitere Entwicklung der globalen Wirtschaft, bei vielen Rohstoffen rückläufige Preise und nur vereinzelt Preisanstiege. Für die Jahre 2024 bis 2027 rechnen wir bei den meisten Rohstoffen mit einer rückläufigen Preisentwicklung im Vergleich zum Jahr 2023.

MODELLNEUHEITEN IM JAHR 2023

Die Marke Volkswagen Pkw führt im Jahr 2023 eine Produktoffensive bei den rein elektrischen Fahrzeugen durch: Der ID.3 wird deutlich aufgewertet, außerdem wird die Limousine ID.7 auf den Markt kommen – zeitgleich in Europa und China. Die konventionell angetriebenen SUVs T-Cross und Touareg erhalten Updates in Technik und Design. In China bringt Volkswagen ein neues, mit Verbrennermotor angetriebenes Stufenheck-Einstiegsmodell auf den Markt. In Brasilien geht mit dem Track ein besonders attraktives Einstiegsmodell der wichtigen Polo-Baureihe an den Start. Ein GTS-Modell wird die Baureihe nach oben abrunden.

Bei der Marke Audi wird das Top-Modell Q8 aktualisiert. Die rein elektrischen Q8 e-tron und Q8 Sportback e-tron werden technologisch auf den neuesten Stand gebracht und erhalten noch mehr Reichweite.

Lamborghini bringt 2023 den neu entwickelten Nachfolger des Aventador auf den Markt.

Porsche präsentiert 2023 eine vollkommen neue Variante der 911-Familie. Die Cayenne-Baureihe wird umfangreich aktualisiert.

Die TRATON GROUP wird die Elektromobilität weiter vorantreiben:

Scania führt 2023 vollelektrische Lösungen für den regionalen Verteilerverkehr ein.

MAN führt 2023 im Lkw-Bereich Optimierungen in Sachen Verbrauch, Assistenzsysteme und Vernetzung ein. Im Busbereich bereitet MAN die Einführung des Lion's Chassis E auf internationalen Märkten vor.

Navistar plant als zweite Marke der TRATON GROUP die Einführung des integrierten 13-Liter-Antriebsstrangs.

Volkswagen Truck & Bus wird seine Modelle Delivery, Constellation und Meteor an die neue Emissionsgesetzgebung in Brasilien anpassen.

Ducati gestaltet die beliebte Scrambler-Familie komplett neu und geht 2023 mit der neuen Generation der Modelle Icon, Nightshift und Full Throttle an den Start. Die Multistrada V4 Rally wird die Multistrada-Familie erweitern, die Ducati Diavel wird als V4 erhältlich sein. Außerdem ergänzen die Monster SP, die Panigale V4 R sowie neue Versionen der Streetfighter V4 das Angebot von Ducati.

INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG

Um den Bedürfnissen der Menschen nach individueller, nachhaltiger und vollverbundener Mobilität gerecht werden zu können und so die Zukunftsfähigkeit des Volkswagen Konzerns zu stärken, mobilisieren wir weiter unsere starken Innovations- und Technologiekraft und treiben die Transformation von Volkswagen zu einem softwareorientierten Mobilitätsanbieter voran. Dabei wollen wir unsere Skalenvorteile nutzen und größtmögliche Synergien heben.

In unserer aktuellen Planung für das Jahr 2023 entfällt der Großteil der Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) auf neue Produkte und die Elektrifizierung unseres Modellportfolios sowie die Weiterentwicklung der modularen Baukästen, wie die rein elektrische Plattform für unsere Volumenmarken – der Modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB) und jene für unsere Premium- und Sportmarken – die Premium Plattform Elektrik (PPE) –, die aktuell konzernweit ausgerollt werden. Darüber hinaus beginnt mit der Scalable Systems Plattform (SSP) die Entwicklung einer Nachfolgerplattform, die die Anforderungen der Volumen-, Premium- und Luxusmarken zukünftig hoch synergetisch bündelt. Zudem legen wir einen Schwerpunkt auf die zunehmende Digitalisierung unserer Fahrzeuge und Standorte und erhöhen hier unsere Investitionen. Außerdem investieren wir in die sukzessive Umstellung unserer Standorte auf die Produktion von Elektrofahrzeugen und in den Aufbau von Batteriefertigungen mit dem Ziel, eine selbst kontrollierte Batterielieferkette zu etablieren. Die Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile (Sachinvestitionen in Prozent der Umsatzerlöse) wird sich voraussichtlich auf einem Niveau von rund 6,5% bewegen.

Neben den Sachinvestitionen umfasst die Investitionstätigkeit auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten. Sie spiegeln unter anderem die Vorleistungen im Zusammenhang mit der Erneuerung der Modellpalette, der Elektrifizierung und Digitalisierung wider. Darin enthalten sind auch die Leistungen der CARIAD, die unter anderem ein standardisiertes Betriebssystem für die Fahrzeuge der Konzernmarken entwickelt.

Mit den Investitionen in unsere Werke und Modelle, in die Entwicklung elektrifizierter Antriebe und modularer Baukästen sowie in die Digitalisierung schaffen wir die Voraussetzung für profitables, nachhaltiges Wachstum bei Volkswagen. In den Investitionen enthalten sind auch verpflichtende Umsätze, die auf Entscheidungen aus abgeschlossenen Geschäftsjahren beruhen.

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. Im Netto-Cashflow des Jahres 2023 erwarten wir eine sehr starke Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Darin enthalten sind insbesondere steigende Zukunftsinvestitionen sowie Liquiditätsabflüsse aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten für Batteriefabriken, die eine wichtige Säule der Transformation des Volkswagen Konzerns darstellen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2023 voraussichtlich zwischen 35 und 40 Mrd.€ liegen; darin berücksichtigt sind die Mittelzu- und -abflüsse im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG.

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 2023 planen diese Gemeinschaftsunternehmen in die Elektromobilität, die weitere Optimierung des Modellportfolios, die Entwicklung neuer Mobilitätslösungen sowie in die Digitalisierung zu investieren. Die Sachinvestitionen werden dabei voraussichtlich über dem Niveau von 2022 liegen und aus eigenen Mitteln finanziert werden.

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen planen wir für 2023 Investitionen, die über 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 fast 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.

ZIELGRÖSSE DER WERTORIENTIERTEN STEUERUNG

Basierend auf den vom Kapitalmarkt abgeleiteten langfristigen Zinssätzen und der Zielkapitalstruktur (Marktwert des Eigenkapitals zu Fremdkapital = 2:1) liegt der für den Konzernbereich Automobile definierte Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen unverändert bei 9%.

Trotz der fortwährenden Engpässe bei der Teileversorgung, auch als Folge des Russland-Ukraine-Konflikts und der damit einhergehenden Eintrübung der wirtschaftlichen Aussichten, übertraf der RoI im Berichtszeitraum ergebnisbedingt mit 12,0 (10,4)% sowohl den Wert des Vorjahres als auch unseren Mindestverzinsungsanspruch von 9% (weiterführende Informationen finden Sie im Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ unter der Überschrift Kapitalrendite und Wertbeitrag im Berichtsjahr). Investitionen in neue Modelle, in die Entwicklung alternativer Antriebe und die Weiterentwicklung der modularen und rein elektrischen Baukästen und Plattformen sowie in Zukunftstechnologien werden 2023 dazu führen, dass das investierte Vermögen weiter steigt. Die Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile für das Jahr 2023 wird voraussichtlich zwischen 12 und 15 % liegen.

GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2023 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in 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; weiterhin birgt der Russland-Ukraine-Konflikt Risiken. Darüber hinaus können Risiken im Zusammenhang mit dem möglichen Auftreten neuer Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2, insbesondere regionale Ausbrüche und damit verbundene Maßnahmen, nicht ausgeschlossen werden. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP).

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Unsicherheiten können sich aus anhaltenden Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts verstärken und insbesondere zu steigenden Preisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2023 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich spürbar über dem des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2023 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das deutlich über dem Niveau des Berichtsjahres liegt. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2023 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen das Vorjahresniveau spürbar übertrifft. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2023 den Vorjahreswert voraussichtlich deutlich übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2023 mit einem Verkaufsvolumen spürbar über dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2023 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt deutlich steigen werden. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2023 voraussichtlich spürbar über dem Vorjahresniveau liegen.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2023 mit einem spürbar steigenden Verkaufsvolumen.

Wir erwarten für 2023, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich spürbar positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2023 mit einer insgesamt deutlich steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2023 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2023 unter herausfordernden Marktbedingungen und unter der Annahme einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, Rohstoffen und in der Logistik bei rund 9,5 Mio. Fahrzeugen liegen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff-, Energie- und Devisenmärkten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern im Jahr 2023, dass die Umsatzerlöse das Vorjahr um 10 bis 15 % übertreffen und die operative Umsatzrendite zwischen 7,5 und 8,5 % liegt. Im Bereich Pkw rechnen wir bei 7 bis 13 % über dem Vorjahreswert liegenden Umsatzerlösen mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 8 und 9 %. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei 5 bis 15 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 6 und 7 % aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse leicht über denen des Vorjahres und für das Operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir bei stark über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 3,5 Mrd. €.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2023 davon aus, dass die F&E-Quote bei rund 8 % und die Sachinvestitionsquote bei rund 6,5 % liegt. Im Netto-Cashflow des Jahres 2023 erwarten wir eine sehr starke Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Darin enthalten sind insbesondere steigende Zukunftsinvestitionen sowie Liquiditätsabflüsse aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten für Batteriefabriken, die eine wichtige Säule der Transformation des Volkswagen Konzerns darstellen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2023 voraussichtlich zwischen 35 und 40 Mrd. € liegen; darin berücksichtigt sind die Mittelzu- und -abflüsse im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG. Die Kapitalrendite (RoI) erwarten wir zwischen 12 und 15 %. Es ist unverändert unser erklärtes 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 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 BEI VOLKSWAGEN

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 RMS und 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 BEI VOLKSWAGEN

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 verfügt 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.

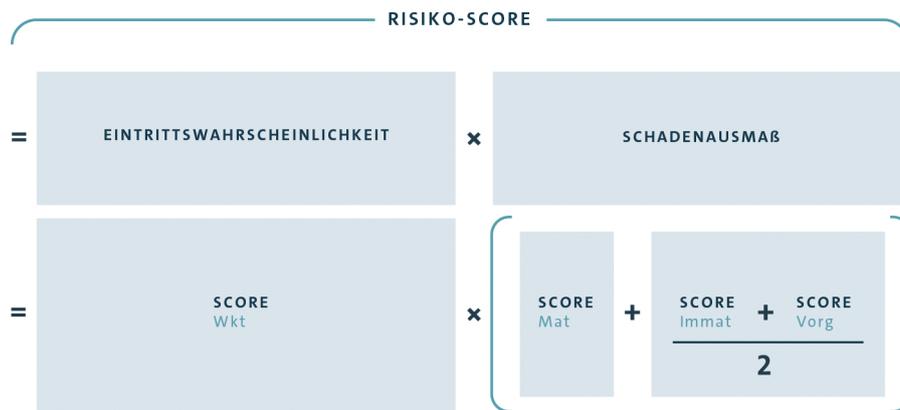
In einem gesonderten Vorstandsausschuss „Risikomanagement“ werden zudem vierteljährlich die wesentlichen Aspekte des RMS und des IKS behandelt, um

- > 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 Beteiligungsgesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden eingeleitet, die verbleibenden potenziellen Auswirkungen bewertet und 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 monatlichen 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 der 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 Schadenausmaß ergibt sich aus den Kriterien finanzieller Schaden (Mat) sowie Reputationsschaden (Immat) und der potenziellen 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 Bank GmbH 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 2022 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. Dieses ist dann erforderlich, wenn das Risiko einen potenziellen finanziellen Schaden ab 1 Mrd.€ annehmen kann und die Eintrittswahrscheinlichkeit 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 Einführung in weiteren Gesellschaften. Das IKS geht dabei deutlich über die Anforderungen an das rechnungslegungsbezogene IKS hinaus. In 25 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. Als Bestandteil des RMS ist auch unser Compliance-Managementsystem (CMS) diesen Kontroll- und Anpassungsmechanismen entsprechend unterworfen. Fallweise begleiten externe Experten die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres RMS, CMS und IKS.

Dritte Linie: Prüfung durch die Konzern-Revision

Die Konzern-Revision 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

Die Risikolage des Unternehmens wird erfasst, bewertet und dokumentiert und erfüllt somit auch die gesetzlichen Anforderungen. Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS und IKS (erste und zweite Linie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. 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 Kreditinstitut unterliegt die Volkswagen Bank GmbH mit ihren Tochterunternehmen der Aufsicht der Europäischen Zentralbank und die Volkswagen Leasing GmbH als Finanzdienstleistungsinstitut sowie die Volkswagen Versicherung AG als Versicherungsunternehmen der jeweiligen 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 in unregelmäßigen Abständen.

Die Volkswagen Financial Services 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 unseres RMS, CMS und IKS getroffen. Dem Vorstand liegen keine Hinweise vor, dass unser RMS und IKS im Geschäftsjahr 2022 in ihrer jeweiligen Gesamtheit nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wären.

Dessen ungeachtet gibt es inhärente Beschränkungen der Wirksamkeit eines jeden Risikomanagement-, Compliance-Management- und 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 auch Meinungen externer Experten herangezogen 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, die die Konzerngesellschaften zu erstellen haben, sind 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 Melde-
daten 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 Rechnungs-
legungsprozesse 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.

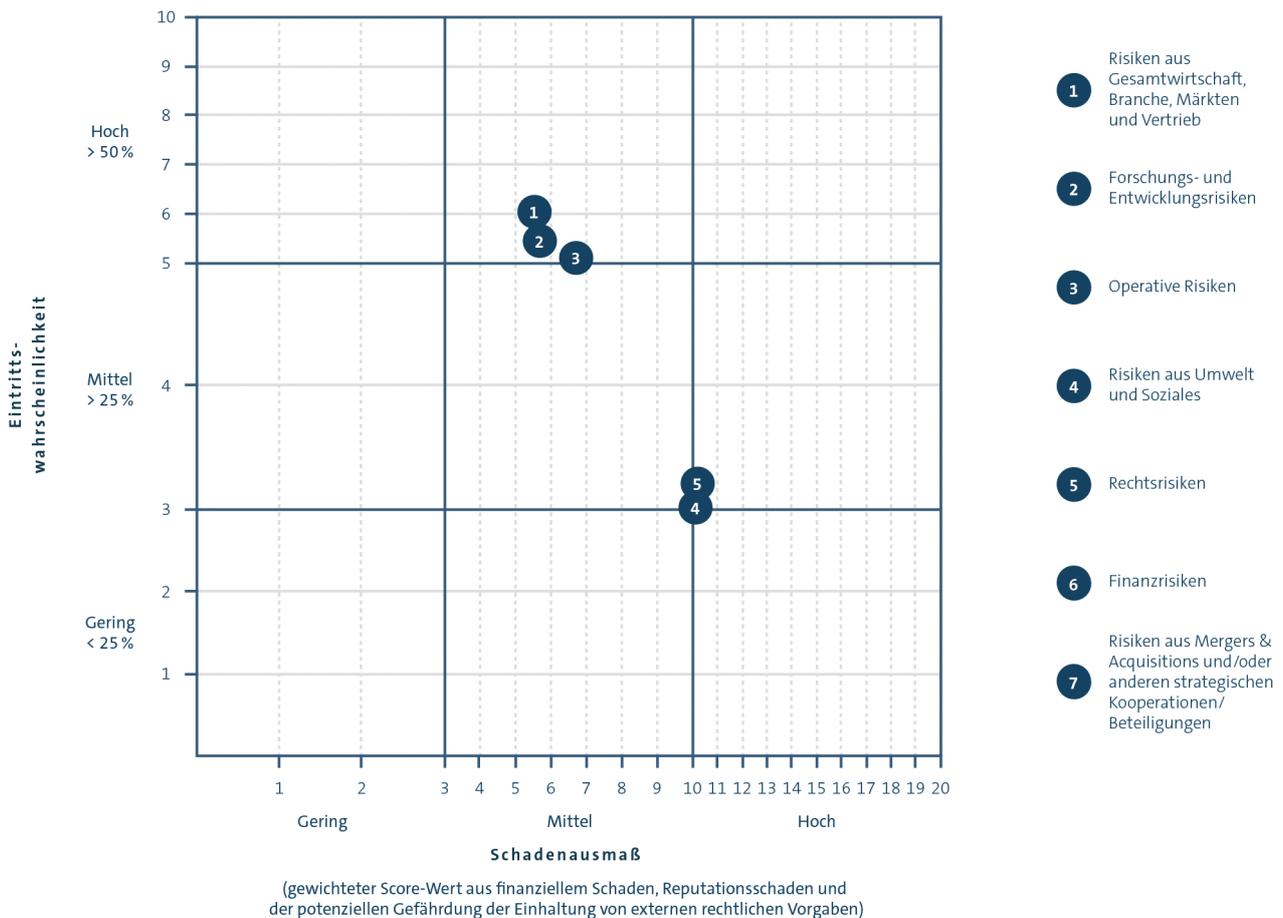
Der zusammengefasste Lagebericht des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG wird – unter
Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen – zentral unter Einbeziehung der und in Abstim-
mung mit den Konzerneinheiten und -gesellschaften erstellt.

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem wird zudem von der Konzern-Revision im
In- und Ausland unabhängig geprüft.

Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

Mit dem Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) lassen sich im Volks-
wagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch Plandaten des
Controllings konsolidieren und analysieren. VoKUs bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheit-
liches 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 Daten-
konsistenz verfügt VoKUs 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. 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 Risikokategorien „Finanzrisiken“ und „Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen“ wurden im Berichtsjahr 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 berücksichtigt. 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 Schadensmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP liegen in negativen Auswirkungen auf die Markt- und Absatzentwicklung auch bedingt durch Handelsbeschränkungen und zunehmenden Protektionismus.

Gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risiken, die ein positives Wachstum der globalen Wirtschaftsleistung verhindern könnten, ergeben sich aus unserer Sicht vor allem aus einer weiteren Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts, Turbulenzen an den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten, Versorgungsengpässen im Zusammenhang mit Ungleichgewichten zwischen Angebot und Nachfrage, zunehmend protektionistischen Tendenzen, strukturellen Defiziten, die die Entwicklung einzelner fortgeschrittener Volkswirtschaften und Schwellenländer gefährden sowie einer nicht nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie. Hinzu kommen verstärkt ökologische Herausforderungen, die in unterschiedlicher Intensität belastend auf einzelne Länder und Regionen wirken. Auch der weltweite Übergang von einer expansiven zu einer restriktiveren Geldpolitik in Verbindung mit anhaltend hoher Inflation birgt Risiken im gesamtwirtschaftlichen Umfeld. Die vielerorts hohe Verschuldung 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, mangelhaften staatlichen Strukturen und fehlender Rechtssicherheit ergeben.

Geopolitische Spannungen und Konflikte sowie Anzeichen einer Fragmentierung der Weltwirtschaft sind ein weiterer wesentlicher Risikofaktor für die Entwicklung einzelner Länder und Regionen. Angesichts der bestehenden, starken globalen Verflechtungen können auch lokale Entwicklungen die Weltkonjunktur belasten. Beispielsweise kann eine Eskalation der Konflikte im Nahen Osten oder in Afrika sowie seit Februar 2022 insbesondere zwischen Russland und der Ukraine Verwerfungen auf den weltweiten Energie- und 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 2023 davon aus, dass die Weltwirtschaft mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Aufgrund der genannten Risikofaktoren sowie von zyklischen und strukturellen Aspekten ist jedoch auch ein weiterer Einbruch der Weltwirtschaft 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 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 mit Hilfe strategischer Partnerschaften unsere Präsenz, um den dortigen Anforderungen gerecht zu werden.

Die Wachstumsmärkte in Zentral- und Osteuropa, Südamerika 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 und Mindestanforderungen hinsichtlich des Anteils der lokalen Fertigung. 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.

Die 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 das Risiko, dass weitere 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 und 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 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.

Derzeit befinden sich die „Ergänzenden Leitlinien für vertikale Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Kraftfahrzeugersatzteilen“ zur EU-Verordnung 461/2010 in Überarbeitung durch die Europäische Kommission, die zum 1. Juni 2023 in Kraft treten sollen. Ob und in welchem Umfang das Vertriebssystem der Volkswagen AG von den Änderungen konkret betroffen sein wird, kann erst nach Erlass der neuen Leitlinien abschließend bewertet werden.

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. Zudem evaluiert die Europäische Kommission den Markt im Hinblick auf den bestehenden Designschutz und hat einen Entwurf zur Änderung der Richtlinie über den rechtlichen Schutz von Mustern und Modellen vorgelegt. Eine mögliche Einschränkung oder Aufhebung des Designschutzes für sichtbare Ersatzteile auch auf europäischer Ebene 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 Verfügbarkeit der notwendigen Ladeinfrastruktur ist 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 steigen. Dies betrifft auch den 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 zunimmt. Wir erweitern laufend unsere Produktpalette mit speziell für die chinesischen Kunden entwickelten Modellen, um an den erheblichen Chancen dieses Marktes – insbesondere im Hinblick auf die Elektromobilität – teilhaben und unsere starke Marktposition in China dauerhaft verteidigen zu können. In diesem wachsenden Markt bauen wir unsere Produktionskapazitäten weiter aus, zum Beispiel mit den neuen Werken für Elektrofahrzeuge in Anhui und Changchun.

> Indien

In diesem wichtigen Zukunftsmarkt wird der Neufahrzeugbedarf in den nächsten Jahren voraussichtlich zunehmen, unter anderem aufgrund des demographischen Wandels. Der Volkswagen Konzern hat seine Aktivitäten in Indien konsolidiert und mit den neuen, auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittenen Modellen Taigun der Marke Volkswagen Pkw sowie ŠKODA Kushaq und Slavia eine Modelloffensive gestartet.

> USA

Es ist zu 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 besteht die Annahme, dass sich die Elektrifizierung der Mobilität aufgrund von Fördermaßnahmen und gesetzlich vorgegebenen Flottenemissions- sowie Verbrauchseffizienzzielen voraussichtlich beschleunigen wird. Letztere sind derzeit 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. Im Rahmen der Elektrifizierungsoffensive haben wir 2022 ein Unternehmen in den USA gegründet, mit dem wir den Markt für Elektrofahrzeuge mit der US-Marke Scout im SUV-Segment erschließen möchten.

> Brasilien

Die Nachfrage nach Fahrzeugen in Brasilien wird wegen des Bedarfs an individueller Mobilität voraussichtlich in den nächsten Jahren 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 Saveiro oder den Nivus.

> Nahost

In der Region belasten 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 voraussichtlich anhaltend fortsetzen. Der global wachsende Energiebedarf erfordert Innovationskraft der Industrie sowie eine wachsende Investitionsbereitschaft der Staaten im Hinblick auf die globale Klimapolitik.

Die Entwicklung des Marinemarkts 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 begegnen wir 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.

Wir arbeiten kontinuierlich daran, Marktchancen weltweit zu realisieren, beispielsweise durch die Positionierung als Lösungsanbieter für CO₂-reduzierte Antriebs- und Energieerzeugungstechnologien wie Großwärmepumpen, Speichertechnologien sowie Wasserstoffherstellung oder CO₂-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 – möglicherweise verstärkt durch Medienberichte oder unzureichende Kommunikation – zu Nachfragerückgängen kommen könnte. Weitere mögliche Folgen sind geringere Margen im Neu- und Gebrauchtwagengeschäft sowie eine temporär höhere Mittelbindung im Working Capital.

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 des Volkswagen Konzerns verstärkt werden, aufgrund derer die Unterschiede in der Produktsubstanz zwischen den Marken teils gering sind. 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 im Rahmen unseres Instruments Best Brand Equity arbeiten wir 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 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.

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, wie aktuell aufgrund der hohen Energiekosten. Das gilt vor allem in gesättigten Automobilmärkten wie Westeuropa. Hier kann die Nachfrage aufgrund einer verlängerten Haltedauer zurückgehen. Mit unserer attraktiven Modellpalette und einer konsequenten Kundenorientierung treten wir dem Risiko der Kaufzurückhaltung entgegen.

Eine krisenbedingte Kaufzurückhaltung in einigen Märkten sowie teilweise angehobene Kraftfahrzeugsteuern, die – wie dies bereits in vielen europäischen Ländern der Fall ist – auf dem CO₂-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 Tendenzen, unter anderem Zölle 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.

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. Die bereits sehr hohe Komplexität des Produktangebots im Pkw-Bereich ist bei Lkw und Bussen noch um ein Vielfaches höher, das Produktionsvolumen jedoch deutlich geringer. Schlüsselfaktoren für die Kunden im Nutzfahrzeuggeschäft sind die Gesamtbetriebskosten, die Zuverlässigkeit des Fahrzeugs und der zur Verfügung stehende Service. Darüber hinaus sind die 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, insbesondere in Südkorea, China und Japan, gefertigt. Die weltweite Nachfrage nach Schiffen steigt aufgrund der insgesamt positiven Entwicklung des Welthandels, die Volatilität bei der Vergabe neuer Schiffbauaufträge birgt jedoch das Risiko sinkender Lizenzeinnahmen. Durch die Veränderungen im Wettbewerbsumfeld, insbesondere in China, ergibt sich zudem das Risiko, Marktanteile zu verlieren.

Russland-Ukraine-Konflikt

Der fortdauernde Russland-Ukraine-Konflikt birgt weiterhin Risiken für die Entwicklung der globalen Konjunktur und für das Branchenwachstum sowie für die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns, insbesondere aufgrund steigender Preise und sinkender Verfügbarkeit von Energie.

In der Ukraine hat der Volkswagen Konzern keine wesentlichen Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

Die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns in diesen beiden Ländern ist bezogen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns von nicht wesentlicher Bedeutung.

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 – wie die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 –, gewaltsame Auseinandersetzungen – wie aktuell der Russland-Ukraine-Konflikt – und Terroranschläge sowie Unterbrechungen in der Energieversorgung.

Es besteht das Risiko, dass sich die Covid-19-Pandemie wieder verschärft, zum Beispiel durch Veränderungen des Virus. Von den Auswirkungen der Pandemie ist der Volkswagen Konzern in allen Bereichen betroffen. Risiken ergeben sich vor allem aus einer rückläufigen Nachfrage und einer steigenden Wettbewerbsintensität, in der Produktion im Hinblick auf stabile Lieferketten sowie im Hinblick auf den Schutz der Gesundheit unserer Belegschaft. Wir haben verstärkte Hygiene- und Schutzmaßnahmen etabliert, auf die wir im Bedarfsfall zurückgreifen können, um den Betrieb sicherzustellen.

Forschungs- und Entwicklungsrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadensmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP resultieren aus einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität 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 EU7 in Europa ab 2025. Neue Prüfverfahren und Testzyklen (zum Beispiel Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), deren fortlaufende Verschärfungen sowie die Einhaltung von Homologationsverfahren gestalten sich zunehmend komplexer und zeitlich aufwendiger. Die Prüfvorschriften und Homologationsverfahren sind zudem national sehr unterschiedlich.

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). 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 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 eines Halbleitermangels – 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 unsere Modularen E-Antriebs-Baukästen MEB und PPE (Premium Plattform Elektrik) 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: hoch) und das Schadensmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP liegen insbesondere in volatilen Beschaffungsmärkten, vor allem im Zusammenhang mit der Teileversorgung, im Bereich der Cyber-Sicherheit und neuer regulatorischer Vorgaben in der IT sowie in Qualitätsproblemen.

Risiken aus besonderen Ereignissen im Beschaffungs- und Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns

Besondere Ereignisse außerhalb unserer Kontrolle wie Naturkatastrophen, klimabedingte Extremwetterereignisse, Pandemien – wie die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 – oder andere Ereignisse, zum Beispiel gewaltsame Auseinandersetzungen – wie aktuell der Russland-Ukraine-Konflikt –, Brand, Explosion oder der Austritt von gesundheits- beziehungsweise umweltschädlichen Substanzen, können 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. Weiteren Risiken wirken wir zudem unter anderem mit Brandschutzmaßnahmen und Gefahrgutmanagement entgegen und decken sie – wenn ökonomisch sinnvoll – durch einen Versicherungsschutz ab.

Aufgrund der Ungewissheit hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Covid-19-Pandemie, des Russland-Ukraine-Konflikts und damit verbundenen Sanktionen sowie der weiteren Entwicklung am Energiemarkt besteht in der gesamten Automobilindustrie das Risiko, dass drohende Versorgungsabrisse nicht frühzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen nicht rechtzeitig eingeleitet werden können, um die Produktion aufrechtzuerhalten.

Gegenmaßnahmen zur Stabilisierung der weltweiten Produktion sind beispielsweise das Beobachten des Infektionsgeschehens sowie der Maßnahmen zur Eindämmung, die Analyse von Auswirkungen auf Lieferanten sowie Liefer- und Transportketten, die Suche nach Alternativen bei Ausfall von Lieferanten und die Organisation von Sonderprozessen. Dies konnte die Beschaffung in Zusammenarbeit mit allen Fachbereichen des Konzern und dem Lieferantennetzwerk insbesondere im Rahmen der Absicherung von

Kaufteilen aus der Ukraine in 2022 unter Beweis stellen. Zudem haben wir durch unsere Organisation auch die weiteren globalen und lokalen Risiken in Beobachtung und wollen dadurch frühzeitig auf Einflüsse in der gesamten Lieferkette reagieren können.

Risiken und Chancen aus der Beschaffung und der Technik

Aktuelle Trends in der Automobilindustrie, wie Elektromobilität und automatisiertes Fahren, führen zu einem steigenden Finanzierungsbedarf bei Lieferanten und stellen diese vor große Herausforderungen, welche durch die aktuelle Preissituation von Rohstoffen sowie die eingeschränkte Verfügbarkeit von Halbleitern verstärkt wird. 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. Beispiele sind die andauernde Versorgungseinschränkung bei Halbleiterkomponenten sowie direkte und indirekte Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts, unter anderem mögliche temporäre Unterbrechungen in der Energieversorgung.

Versorgungsrisiken werden 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.

Eine sich abschwächende weltwirtschaftliche Entwicklung, verstärkt durch Handelsstreitigkeiten und die Folgen der Covid-19-Pandemie, inklusive stark gestiegener Rohstoff- und Energiepreise, belasten die finanzielle Situation vieler Lieferanten. 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 und der damit verbundenen Abhängigkeit von Lieferanten, aus Technologieänderungen sowie aus der Lebensdauer der Batteriezellen. 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 beispielweise 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.

Derzeit kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einer weiteren Ausweitung der Rückrufe diverser Modelle unterschiedlicher Hersteller kommen könnte, in denen bestimmte Airbags der Firma Takata verbaut wurden. Dies könnte auch Modelle des Volkswagen Konzerns betreffen.

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 zu Versorgungsengpässen 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.

Produktionsrisiken

Volatile Entwicklungen auf den weltweiten Automobilmärkten, Unfälle bei Lieferanten und Störungen in der Lieferkette, die durch Covid-19-bedingte Lockdowns sowie den Russland-Ukraine-Konflikt verstärkt werden können, können Stückzahlschwankungen bei Fahrzeugmodellen und in Werken verursachen. Marktspezifisch verzeichnen wir einen Trend weg von Bestellungen konventioneller Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren hin zu vermehrten Auftragseingängen elektrifizierter Fahrzeuge. Möglichen Risiken hinsichtlich typmixbedingter Schwankungen begegnen wir mit etablierten Instrumenten, zum Beispiel flexiblen Arbeitszeitmodellen. Das internationale Produktionsnetzwerk ermöglicht es uns, an den Standorten flexibel zu reagieren. Sogenannte Drehscheibenkonzepte passen die Auslastung zwischen Fertigungsstätten an. Volatilitäten und Produktionsstillstände, wie aktuell aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts sowie mögliche temporäre Unterbrechungen in der Energieversorgung, können an Mehrmarkenstandorten auch markenübergreifend ausgeglichen werden.

Potenzielle Störungen der eigenen Betriebsfähigkeit oder der Versorgung mit betriebskritischen Inputfaktoren, bedingt durch Extremwetterereignisse in Form von sowohl Überflutungen als auch Wassermangel, Wirbelstürmen und dergleichen, können zu Produktionsausfällen führen und dadurch finanzielle Folgewirkungen für den Konzern beinhalten. Der Konzern begegnet diesem Risiko durch systematische Analysen der Auswirkungen des Klimawandels auf seine Produktionsstandorte, um Gefährdungspotenziale abzuschätzen und Handlungsempfehlungen für Gegenmaßnahmen abzuleiten.

Kurzfristige Veränderungen der Kundennachfrage nach spezifischen Ausstattungsmerkmalen unserer Produkte sowie die abnehmende Prognostizierbarkeit der Nachfrage können zu Lieferengpässen führen. Dieses Risiko minimieren wir unter anderem, indem wir unseren verfügbaren Ressourcen kontinuierlich zukünftige Nachfrageszenarien gegenüberstellen. Deuten sich Materialengpässe an, können wir mit genügend zeitlichem Vorlauf gegensteuernde Maßnahmen einleiten.

Die Produktionskapazitäten werden auf Basis einer langfristigen Absatzplanung für alle Fahrzeugprojekte mehrere Jahre im Voraus ausgeplant. Dies ist mit Risiken behaftet, da sie der Marktdynamik und der Nachfrageentwicklung unterliegen. 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. Bei kurzfristigen Nachfrageschwankungen über der installierten technischen Kapazität könnte es dazu kommen, dass Volkswagen oder seine Zulieferer nicht in der Lage sein werden, die Nachfrage oberhalb der technischen Flexibilität hinaus zu decken. Derartigen Risiken wirken wir durch kurzzyklische Bedarfs- und Kapazitätsabgleiche entgegen und sprechen, wo notwendig, Planungsvorgaben aus.

Es besteht das Risiko von verzögerten Fahrzeulanläufen aufgrund der Modellvielfalt, der Verkürzung von Produktlebenszyklen und der eingesetzten komplexen Prozesse und technischen Systeme. Dem begegnen wir, indem wir auf Basis der Erfahrungen vorangegangener Anläufe und frühzeitiger Identi-

fikation von Schwachstellen den Anlauf unserer Fahrzeuge konzernweit in Stückzahl und Qualität bestmöglich absichern.

Gesetzliche Veränderungen, zum Beispiel im Rahmen der Umstellung auf das Testverfahren WLTP, 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. Diese Schwankungen erfordern Maßnahmen zur Stabilisierung der Produktion, beispielsweise das temporäre Zwischenlagern von Fahrzeugen bis zur behördlichen Freigabe.

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 aktuellen, überproportionalen Steigerungen der Rohstoff- und Energiepreise sowie der Frachtraten und die eingeschränkte Verfügbarkeit von Halbleiterprodukten können sich negativ auf die Herstellkosten beziehungsweise die Umsatzrealisierung auswirken.

Durch stetiges Optimieren des Projektcontrollings über alle Projektphasen hinweg, einen Lessons-Learned-Prozess sowie regelmäßige Projekt-Reviews sollen diese Risiken frühzeitig erkannt und bereits im Vorfeld, insbesondere in der Angebots- und Planungsphase anstehender Großprojekte, durch entsprechende Maßnahmen ausgeschlossen beziehungsweise minimiert werden.

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 Module 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. Zudem können die dadurch verursachten finanziellen Auswirkungen die Rückstellungen übersteigen. Um die Erwartungen unserer 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 Systemauditorinnen des Konzerns kontinuierlich qualifizieren und unser Qualitätsmanagementsystem und unsere Prozessqualität internen Audits unterziehen.

Die Konformität von Serienprodukten (Conformity of Production – CoP) in den fahrzeugaufbauenden 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 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 Kundenbeschwerden 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 künftig besser steuern und überwachen zu können, etablieren wir in allen Konzernmarken ein Automotive-Cyber-Security-Managementsystem. Konzernweit abgestimmte Prozesse wie der Car-Security-Incident-Prozess ermöglichen bei einem Angriff eine schnelle Reaktionsfähigkeit über die Marken hinweg, so dass 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 seit Mitte 2022 geltenden gesetzlichen Anforderungen aus der UNECE-Regulierung zur Cyber Security.

Zur umfassenden Bewertung und effizienten Behebung von Produktsicherheitsrisiken für den Kunden als Nutzer haben wir den Ausschuss Produktsicherheit (APS) etabliert. Bei auftretenden Sicherheitsmängeln, Zweifeln an der Erfüllung gesetzlicher Vorschriften oder Themen mit Bezug auf das Marken- oder Unternehmensimage beurteilt der APS den Sachverhalt und entscheidet über entsprechende 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. Im Jahr 2021 ist ein durchgängiges, transparentes Steuerungs- und Nachverfolgungssystem etabliert worden, 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 fehlerhaften Meldungen und Vorabklärungen zu vermeiden. Über interne und externe Audits unterliegt zudem der gesamte APS-Prozess einer regelmäßigen Überprüfung mit dem Ziel, auch Risiken aus verspäteten, ausbleibenden oder fehlerhaften Entscheidungen und Maßnahmen des APS oder des CSB auf ein Minimum zu reduzieren.

IT-Risiken

Bei Volkswagen als global agierendem und softwareorientiertem 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 integrale 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 Kunden und Mitarbeiter. Es besteht das Risiko von Cyber-Angriffen, insbesondere auf unsere digitalen Angebote rund um unsere Mobilitätsdienstleistungen. 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 des Kunden bei der Nutzung unserer Dienste.

Dem Risiko eines unbefugten Zugriffs, der Modifikation und des Abzugs von Unternehmens- und Kundendaten begegnen wir mit dem Einsatz von IT-Sicherheitstechnologien, zum Beispiel moderner Sicherheitssysteme zur Erkennung von Schadsoftware und böartigem Verhalten.

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.

Ein übergreifendes Gremium, bestehend aus Informationssicherheit, Datenschutz, Konzernsicherheit, Rechtswesen und weiteren Beteiligten, befasst sich mit fachbereichsübergreifender Informationssicherheit und berichtet direkt an den Konzernvorstand. Dies ermöglicht eine schnelle Reaktion und effiziente Koordination von Maßnahmen bei einem möglichen Zwischenfall. Die technischen Maßnahmen werden durch eine Vielzahl von Sensibilisierungsmaßnahmen und Trainings für Beschäftigte ergänzt, die das Bewusstsein für Informationssicherheit schaffen und schärfen.

Wir setzen im Rahmen unternehmensweit gültiger Standards marktübliche Technologien 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.

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. Zudem können mediale Reaktionen negativ auf das Image des Volkswagen Konzerns und seiner Marken wirken. Diese Wirkung hängt maßgeblich auch von der Effektivität einer Krisenkommunikation ab.

Risiken aus Umwelt und Soziales

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: hoch) und das Schadensmaß mit hoch (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP ergeben sich aus der Nichterreichung CO₂-bezogener Vorgaben.

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 Flexibilisierungsinstrument. Alle Instrumente tragen dazu bei, dass der Volkswagen Konzern auch bei wechselnder Auftragslage die Stammbeschäftigung in der Regel stabil halten kann.

Die fachliche Kompetenz und die individuelle Leistungsbereitschaft der Mitarbeiter 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 Mitarbeitern 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 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, der Fakultät 73 und der von Volkswagen geförderten gemeinnützigen École 42 in Wolfsburg, Berlin und Prag dafür, dass hoch qualifizierte und motivierte Mitarbeiter 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 Mitarbeitern auch in Zeiten des Fachkräftemangels decken können.

Den Risiken, die mit Fluktuation und Know-how-Verlust aufgrund 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. Volkswagen 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. Die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 unterstreicht den hohen Stellenwert eines effektiven betrieblichen Gesundheitsschutzes. Infektionsrisiken in der Belegschaft wollen wir wirksam reduzieren, um so das Risiko von Prozessstörungen und Fertigungsausfällen zu verringern.

Umweltschutzrechtliche Auflagen

Die spezifischen Emissionszielvorgaben für alle neuen Pkw- und leichten Nutzfahrzeugflotten von Marken und Konzernen sind in der EU für die Jahre 2020 und folgende 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.

Die in 2019 von der EU verabschiedete und veröffentlichte Regulierung sieht vor, dass die durchschnittliche europäische Pkw-Flottenemission ab dem Jahr 2021 nur noch 95 g CO₂/km betragen darf. Bis einschließlich 2020 erfolgte die Erfüllung der europäischen Flottengesetzgebung auf Basis des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), ab dem Jahr 2021 wurde der NEFZ-Zielwert durch einen vom Gesetzgeber festgelegten Prozess in einen WLTP-Zielwert überführt, wobei durch die Zielwertüberführung keine zusätz-

liche Verschärfung des Zielwertes entstanden ist. Bei den leichten Nutzfahrzeugen ist das Vorgehen ähnlich, wobei diese ab 2021 einen Zielwert von 147 g CO₂/km mit der gesamten Flotte erfüllen mussten.

Eine Zielverschärfung erfolgt voraussichtlich (vorbehaltlich der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt) ab 2025: Demnach wird für die europäischen Pkw-Neufahrzeugflotten eine Reduktion der CO₂-Emissionen von 15 % ab 2025 sowie 55 % ab 2030 festgelegt und für die Neufahrzeugflotten leichter Nutzfahrzeuge von 15 % ab 2025 sowie 50 % ab 2030. Für das Jahr 2035 gilt dann ein CO₂-Reduktionsziel von 100 % für die Neufahrzeugflotten der Pkw und leichten Nutzfahrzeuge. Ausgangsbasis ist jeweils der WLTP-Flottenwert im Jahr 2021. Diese Ziele können nur durch einen wachsenden Anteil von Elektrofahrzeugen in der Flotte erreicht werden.

Bei Nichterfüllung des jeweiligen Flottenziels kann die Kommission eine Emissionsüberschreitungsabgabe in Höhe von 95 € je überschrittenem Gramm CO₂ pro neu zugelassenem Fahrzeug verhängen.

Parallel werden Neufahrzeug-Flottenverbrauchsregulierungen auch außerhalb der EU27 (zuzüglich Norwegen und Island) weiterentwickelt oder neu eingeführt, beispielsweise in Brasilien, China, Großbritannien, Indien, Japan, Kanada, Mexiko, Saudi-Arabien, der Schweiz, Südkorea, Taiwan und den USA. In China gilt eine sukzessive Anspannung der Verbrauchsregulierung mit einem Ziel von durchschnittlich 4,6 l/100 km (WLTP) 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. In 2022 lag diese Quote bei 16 % und musste über batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybride oder Brennstoffzellenfahrzeuge erfüllt werden. Für 2023 steigt sie um zwei Prozentpunkte auf 18 %; für 2024 und 2025 ist eine weitere Erhöhung in Diskussion. 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 CO₂- beziehungsweise Effizienzziele der Flotte für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Im Dezember 2021 hat die aktuelle Administration neue CO₂-Flottenziele für den Zeitraum 2022 bis 2026 veröffentlicht. Der industrieweite Flottenmittelwert für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge soll von 137 g CO₂/km im Jahr 2022 auf 106 g CO₂/km im Jahr 2026 sinken. Damit wurde die Entschärfung der Zielwerte durch die vorangegangene Regierung rückgängig gemacht. Gleiches gilt für die CAFE-Effizienzziele für 2024 bis 2026, die im Frühjahr 2022 bekannt gegeben wurden. Damit sind bis 2026 jährlich strenger werdende Flottenzielwerte zu erfüllen. Für das Jahr 2030 verfolgt die aktuelle Regierung das Ziel eines Elektrifizierungsanteils von 50 % aller Neuwagenverkäufe. Es wird erwartet, dass sich dies in ambitionierteren Zielwerten der zukünftigen GHG- und CAFE-Regulierungen niederschlägt. Darüber hinaus sind in Kalifornien und den 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.

Infolge der strenger werdenden flottenbasierten CO₂- 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, regionspezifische 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.

In der EU wird seit September 2018 für alle Neufahrzeuge mit dem WLTP ein neues Testverfahren angewendet. Weitere Herausforderungen ergeben sich durch Verschärfungen der Verfahren und Vorschriften zum WLTP, beispielsweise aus den Prüfkriterien und aus der Homologation (Erlangung der Fahrzeugtypgenehmigungen).

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 Diskussionen über eine Nachfolgeregulierung der Emissionsgesetzgebung (Euro 7) haben Ende 2022 auf europäischer Ebene begonnen. Eine finale Regulierung ist nicht vor 2023 beziehungsweise Anfang 2024 zu erwarten. Mit einem Inkrafttreten dieser Nachfolgeregulierung wird zur Mitte der Dekade gerechnet.

Zu den wesentlichen weiteren Regulierungen der EU, von denen die Automobilindustrie betroffen ist, zählen beispielsweise die

- > Energieverbrauchskennzeichnungs-Richtlinie (1999/94/EG) „Labeling“,
- > Kraftstoffqualitätsrichtlinie „FQD“ (2009/30/EG) zur Aktualisierung der Kraftstoffqualitätsvorschriften und Einführung von Energieeffizienzvorgaben für die Kraftstoffherstellung,
- > Erneuerbare-Energien-Richtlinie „RED“ (2009/28/EG) zur Einführung von Nachhaltigkeitskriterien; die Folgeregulierung „RED2“ enthält höhere Quoten für fortschrittliche Biokraftstoffe,
- > Revision der Energiebesteuerungsrichtlinie (2003/96/EG) zur Aktualisierung der Mindestbesteuerungsätze für alle Energieprodukte und Strom.

Nutzfahrzeuge unterliegen in zunehmendem Maße immer strengeren Umweltvorschriften auf der ganzen Welt, insbesondere Regulierungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel und Fahrzeugabgasen. Mit der Verordnung (EU) 2019/1242 vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO₂-Emissionsnormen für neue schwere Nutzfahrzeuge über 16 t zulässigem Gesamtgewicht hat beispielsweise die EU den Herstellern sehr ambitionierte Ziele vorgegeben, den CO₂-Ausstoß innerhalb der nächsten Dekade zu verringern. So müssen die CO₂-Emissionen der entsprechenden Fahrzeuge bis 2025 um 15 % beziehungsweise bis 2030 um 30 % gegenüber einem Bezugswert eines Beobachtungszeitraums von Juli 2019 bis Juni 2020 gesenkt werden. Anderenfalls sind bei Emissionsüberschreitungen erhebliche Abgaben durch die Fahrzeughersteller in Höhe von 4.250 €/g CO₂ je Tonnenkilometer (tkm) überschrittener Emissionen pro Fahrzeug für den Zeitraum 2025 bis 2029 und 6.800 €/g CO₂/tkm überschrittener Emissionen pro Fahrzeug ab 2030 zu leisten. Das Ziel der Verordnung, die klimaschädlichen Treibhausgasemissionen bis 2030 um 30 % zu reduzieren, wurde zu Beginn des Jahres 2023 angepasst. Einem Vorschlag der EU-Kommission zufolge sollen die CO₂-Emissionen bis 2025 um 45 %, bis 2035 um 65 % und bis 2040 um 90 % gegenüber dem Bezugswert gesenkt werden.

Im Rahmen des „European Green Deal“ hat die Europäische Kommission das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 definiert. Es sieht eine generelle Reduzierung der CO₂-Emissionen in der EU bis 2030 im Vergleich zu 1990 um mindestens 55 % (bisher 40%) vor und stellt eine große Herausforderung für den gesamten Transportsektor dar. Die für das Frühjahr 2023 in der EU geplante Überarbeitung der Anforderungen an die CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen sowie die bereits veröffentlichten Vorschläge für eine neue Euro-7-Norm könnten diese Herausforderungen zusätzlich verschärfen.

In Brasilien setzen für die Nutzfahrzeughersteller ab 2023 neuere Vorschriften zur Reduzierung der Schadstoffemissionen ein. Auch in den USA sind schwere Nutzfahrzeuge einer möglichen weiteren Verschärfung der Emissionsvorschriften für CO₂ und Stickoxid (NO_x) ausgesetzt. Für die Jahre 2024 und 2027

sind bereits CO₂-Reduzierungen auf Basis der Emissionen aus 2016 festgelegt worden. Die USA sind dabei, eine neue NO_x-Vorschrift fertigzustellen, die 2027 in Kraft treten soll.

Die Anpassung von Nutzfahrzeugen an neue Emissionsnormen ist technologisch anspruchsvoll und kostspielig, vor allem angesichts der oft technisch widersprüchlichen Vorschriften für CO₂- und andere Schadstoffemissionen von Verbrennungsmotoren. Um die Ziele der verschiedenen Märkte zu erreichen, ist es unerlässlich, die CO₂- und Abgasemissionen durch neue Technologien zu reduzieren. Wir investieren daher in erheblichem Umfang in klimafreundliche, alternative Antriebe – vor allem in batterieelektrische Nutzfahrzeuge und Busse.

Die bisherigen Diskussionen um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Deutschland haben sich auf Basis der stark verbesserten Luftqualitätsmesswerte abgeschwächt. Hintergrund ist, dass im Jahr 2022 nur noch zwei Städte die Luftschadstoff-Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO₂)-Immissionen nicht eingehalten haben. 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 NO₂-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 wie das Vereinigte Königreich den Ausschluss von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor.

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- wie im Nachrüstungs-geschäft 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, CO₂-neutral hergestellt wird.

Bezüglich stationärer Anlagen gibt es weltweit eine Vielzahl nationaler Regelwerke, welche die zulässigen Emissionen begrenzen. Die Weltbankgruppe hat am 18. Dezember 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 eine Reihe von innovativen Energielösungen vorangetrieben, mit denen die Klimawende aktiv mitgestaltet wird.

Rechtsrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: mittel) und das Schadensmaß mit hoch (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP stehen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik.

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 Arbeitnehmern, Behörden, Händlern, Investoren, 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, insbesondere in den USA, verschiedene Verfahren anhängig, in denen 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 zugelierten 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 und 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 Dieseldematik.

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.

Dieseldematik

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 2.0l 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 3.0l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieseldematik 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 2.0l 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 AUDIAG 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 AUDIAG trägt die Entwicklungsverantwortung für die Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren.

Als Folge der Dieseldramatik 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 Privatkägern, 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 Dieseldramatik 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 CO₂-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind.

Anknüpfend an die Untersuchungen der AUDIAG von relevanten Dieseldramatik auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstspotenziale hat das KBA von der AUDIAG vorgeschlagene Maßnahmen in verschiedenen Rückrufbescheiden zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet. Die AUDIAG 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 AUDIAG wurden inzwischen für viele betroffene Aggregate Software-Updates entwickelt und nach erfolgter Freigabe durch das KBA bereits in einem Großteil der Fahrzeuge der betroffenen Kunden umgesetzt. Für die wenigen noch ausstehenden Software-Updates wird eine Freigabe vom KBA noch erwartet.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen können sich im Zusammenhang mit der Dieseldramatik 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.

Im Januar 2021 stellte das Landgericht Braunschweig das Strafverfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieseldramatik gegen einen ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes vorläufig und das entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren betreffend die Volkswagen AG endgültig ein. Zwischenzeitlich hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig beim Landgericht Braunschweig beantragt, das Verfahren gegen den ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes wieder aufzunehmen. Über diesen Antrag ist noch nicht abschließend entschieden.

Im September 2020 ließ das Landgericht Braunschweig die Anklage gegen denselben ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend Motoren des Typs EA 189 zu. Das Verfahren gegen diesen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG wurde zwischenzeitlich abgetrennt. Die Verhandlung gegen die weiteren Angeklagten hat im September 2021 begonnen.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig führt weiterhin Ermittlungen wegen des Verdachts des Betrugs im Zusammenhang mit Motoren des Typs EA 288.

Das Landgericht München II hat 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 Dieseldiagnostik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Verhandlung hat im September 2020 begonnen.

Im August 2020 hat 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 Dieseldiagnostik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren erhoben. Das von der Staatsanwaltschaft Stuttgart bezüglich der Dieseldiagnostik auch gegen ein Vorstandsmitglied der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG geführte strafrechtliche Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts des Betrugs und der unzulässigen Werbung wurde unter anderem bezüglich des Vorstandsmitglieds zwischenzeitlich gegen Zahlung einer Geldauflage Ende April 2022 eingestellt.

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) hat mit Urteilen aus Juli und November 2022 entschieden, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine temperaturabhängige Abgasrückführung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschaltvorrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang hat der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium entwickelt, 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. Der Volkswagen Konzern bewertet die Auswirkungen dieses neuen verkehrstechnischen Kriteriums. Das KBA hat in Bezug auf bestimmte Motoren des Typs EA 896 der ersten Generation, die in bestimmten älteren Fahrzeugmodellen eingesetzt wurden, formelle Verwaltungsverfahren eingeleitet. Der Volkswagen Konzern befindet sich hierzu im Austausch mit der Behörde.

Das Verwaltungsgericht Schleswig hat Ende Februar 2023 einer Klage der Deutschen Umwelthilfe gegen das KBA erstinstanzlich stattgegeben und das KBA dazu verurteilt, den Freigabebescheid für ein Softwareupdate für bestimmte ältere Modelle des Golf Plus aufzuheben, soweit der Freigabebescheid sich auf das Thermofenster bezieht. Volkswagen wird das Urteil nach Vorliegen der schriftlichen Entscheidungsgründe prüfen und über weitere Maßnahmen entscheiden.

Zudem laufen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik international weitere Verwaltungsverfahren.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns kooperieren mit den staatlichen Behörden.

Darüber hinaus können sich Risiken aus möglichen Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs 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 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 Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden sind 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, Portugal und Südafrika anhängig. Mit ihnen werden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere sind die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Belgien hat die belgische Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW eine Sammelklage erhoben, für welche der Opt-Out-Mechanismus für anwendbar erklärt wurde. Aufgrund des Opt-Out-Mechanismus sind potenziell alle Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 erfasst, die nach dem 1. September 2014 von Verbrauchern im belgischen Markt erworben wurden, es sei denn, es wird aktiv der Austritt aus der Sammelklage erklärt. Die geltend gemachten Ansprüche stützen sich auf die vermeintliche Verletzung von Wettbewerbs- und Verbraucherschutzrecht sowie auf vertragliche Pflichtverletzungen.

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. Volkswagen do Brasil hat dagegen ein Rechtsmittel eingelegt. Das Urteil ist damit weiterhin nicht rechtskräftig. Die Klägerin hat in der zweiten Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft, gegen das klageabweisende erstinstanzliche Urteil aus Oktober 2021 Berufung eingelegt.

Die financialright GmbH hat vor mehreren deutschen Gerichten an sie abgetretene Ansprüche von Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gebündelt geltend gemacht. Nach zahlreichen Antragsrücknahmen sind derzeit noch rund 33 Tsd. Ansprüche streitgegenständlich. Einige Verfahren befinden sich zwischenzeitlich in der Berufungs- beziehungsweise Revisionsinstanz. In Deutschland befand der Bundesgerichtshof (BGH) in einem Urteil aus Juni 2022, in dem es um Schadensersatzforderungen von Schweizer Fahrzeugherstellern ging, die Abtretung von Forderungen an die financialright GmbH für wirksam. Der BGH setzte sich mit der inhaltlichen Begründetheit der Ansprüche nicht auseinander.

In England und Wales wurden die rund 91 Tsd. Ansprüche der Group Litigation gegen den Volkswagen Konzern im Mai 2022 durch einen außergerichtlichen Vergleich in Höhe von 193 Mio. GBP sowie einen gesonderten Beitrag zu den Anwaltskosten und sonstigen Gebühren der Kläger beigelegt.

Darüber hinaus wurde eine neue Klage gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services (UK) Limited und andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Zusammenhang mit bestimmten Dieselfahrzeugen, die seit 2009 in England, Wales und Nordirland geleast oder verkauft wurden und verschiedene andere Dieselmotoren betreffen, Ende 2021 bei Gericht eingereicht.

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 und die Volkswagen AG anhängig. Es handelt sich um eine Opt-In Sammelklage.

In Italien wurde im Juli 2021 ein klagestattgebendes erstinstanzliches Urteil in der Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo stellvertretend für italienische Kunden vor dem Regionalgericht Venedig, wonach die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia rund 63 Tsd. Verbrauchern Schadens-

ersatz in Höhe von insgesamt rund 185 Mio.€ zu zahlen haben, bekannt gegeben. Die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia haben gegen das Urteil Berufung eingelegt.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-Out-Mechanismus für bis zu 165 Tsd. 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 haben gegen das Urteil Berufung eingelegt. 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 hat das Gericht in erster Instanz ein Zwischenurteil erlassen und darin festgestellt, 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. Zudem sei das Gericht in Amsterdam für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande nicht zuständig. Die DEJF hat gegen das Urteil Berufung eingelegt. Das Gericht hat daraufhin das Verfahren in erster Instanz bis zu einer Entscheidung des Berufungsgerichts ausgesetzt.

In Portugal ist eine Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus durch eine portugiesische Verbraucherorganisation anhängig. Es sind potenziell bis zu circa 70 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 von der Sammelklage betroffen. Klageziele sind die Rücknahme der Fahrzeuge sowie vermeintliche Schadensersatzansprüche.

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 40 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig.

Der BGH hat im Jahr 2020 in mehreren Grundsatzurteilen wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 geklärt. Der BGH entschied, dass Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieseldiscoverie erworbenen Fahrzeugs gegen Anrechnung des gezogenen Nutzungsvorteils und Fahrzeugrückgabe an die Volkswagen AG Erstattung des gezahlten Kaufpreises verlangen können. Keine deliktsrechtlichen Schadensersatzansprüche bestehen hingegen, wenn Käufer das Fahrzeug nach der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 erworben haben oder Ansprüche allein aufgrund einer temperaturabhängigen Abgasrückführung (sogenanntes Thermofenster) geltend machen. Im Februar 2022 hat der BGH in weiteren Grundsatzurteilen betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 entschieden, dass Käufern von Neuwagen der Marke Volkswagen nach Ablauf der kenntnisabhängigen Verjährungsfrist ein Restschadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht, nachdem er zuvor einen solchen Anspruch für Gebrauchtwagenkäufer verneint hatte. Der BGH entschied, dass sich Käufer die gezogenen Nutzungsvorteile anrechnen lassen müssen und eine Zahlung nur gegen Rückgabe der Fahrzeuge und Abzug der Händlermarge verlangen können. In einem weiteren Grundsatzurteil aus Juli 2022 entschied der BGH betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189, dass Käufern von Neufahrzeugen anderer Konzernmarken kein Anspruch auf Restschadensersatz gegen die Volkswagen AG zustehe.

In der weit überwiegenden Zahl der Sammelverfahren von Kunden und 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 Dieseldematik erhoben.

Die überwiegende Mehrheit dieser Anlegerklagen ist derzeit beim Landgericht Braunschweig anhängig. Im August 2016 beschloss das Landgericht Braunschweig die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Auf diese Weise soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht Braunschweig getroffen werden (Musterverfahren). 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 in dem Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem 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 hat im September 2018 begonnen und wird in weiteren Terminen fortgesetzt. Das Gericht hat zuletzt eine mögliche Zeugenvernehmung in Aussicht gestellt.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, erhoben worden. Am Oberlandesgericht Stuttgart ist ein weiteres Kapitalanleger-Musterverfahren gegen die Porsche SE anhängig, an dem die Volkswagen AG als Nebenintervenientin beteiligt ist. Zur Musterklägerin wurde das Wolverhampton City Council, Administrating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund bestimmt. In diesem Verfahren wurde die mündliche Verhandlung im Juli 2021 eröffnet und in weiteren Terminen fortgesetzt. Das Gericht hat für Frühjahr 2023 einen Termin zur Verkündung einer Entscheidung anberaumt.

Insgesamt sind gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldematik weltweit (exklusive USA/Kanada) nach diversen Klagerücknahmen derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von circa 9,5 Mrd.€ rechthängig. 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 Gegenstand von Klagen und Auskunftersuchen verschiedener Art, die insbesondere von Kunden, Investoren sowie verschiedenen Behörden in Kanada und den USA gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gerichtet sind.

Im Januar 2017 hatte Volkswagen ein drittes Partial Consent Decree mit dem U.S. Department of Justice (DOJ) und der EPA geschlossen, welches das Bundesgericht in der „Multidistrict Litigation“ im April 2017 genehmigt hatte. Das dritte Partial Consent Decree legte zivilrechtliche Ansprüche und Unterlassungs-

ansprüche gemäß dem Clean Air Act in Bezug auf die 2,0l und 3,0l TDI-Fahrzeuge bei und umfasste eine zivilrechtliche Strafe sowie Überwachungs-, Prüf- und Compliance-Verpflichtungen. Des Weiteren hatte das Gericht im Juli 2017 das Third California Partial Consent Decree genehmigt, in welchem Volkswagen sich mit dem Attorney General des Bundesstaates Kalifornien und der CARB geeinigt hatte, zivilrechtliche Strafen zu zahlen und Kosten zu erstatten. Zuletzt hat Volkswagen mit Zustimmung der beteiligten U.S.- und kalifornischen Behörden beantragt, die beiden Consent Decrees zu beenden, weil alle Forderungen daraus erfüllt worden sind. Im September 2022 hat das Gericht die Beendigung genehmigt.

Vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten führen der Attorney General des US-Bundesstaates Texas sowie einige Kommunen weiterhin Klagen gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Im Januar 2022 gab der Oberste Gerichtshof von Texas dem Antrag des US-Bundesstaates Texas vom Februar 2021 statt, das Urteil des Berufungsgerichts von Texas zu überprüfen, welches die umweltrechtlichen Klagen des Bundesstaates Texas gegen die Volkswagen AG und AUDI AG mangels Zuständigkeit („personal jurisdiction“) abgewiesen hatte.

Im November 2021 lehnte der Oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten (US Supreme Court) die von Volkswagen im Rechtsmittelwege beantragte Überprüfung sowohl einer Entscheidung des US-Bundesberufungsgerichts für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit), bestimmte Forderungen von Hillsborough County, Florida, und Salt Lake County, Utah, nicht zurückzuweisen, als auch einer Entscheidung des Obersten Gerichtshofs des Bundesstaates Ohio, das es abgelehnt hatte, bestimmte Klagen des Bundesstaates Ohio abzuweisen, ab.

Im Januar 2022 legte Volkswagen umweltrechtliche Klagen des Bundesstaates Ohio durch Vergleich bei.

Im März 2019 hat die US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission – SEC) unter anderem gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America Finance, LLC sowie die VW Credit, Inc. eine Klage eingereicht, 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 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien unter anderem sämtliche im Zusammenhang mit Asset Backed Securities geltend gemachten Forderungen gegen VW Credit, Inc. abgewiesen. Im September 2020 hat die SEC eine überarbeitete Klageschrift eingereicht, in der neben weiteren Änderungen die abgewiesenen Forderungen nicht mehr enthalten sind. Zur Zeit läuft die vorprozessuale Beweisaufnahme („pre-trial discovery“).

In einer privaten zivilrechtlichen auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat das Superior Court of Quebec den zur Beilegung des Rechtsstreits geschlossenen Vergleich im Juni 2022 genehmigt. Das auf die Regelung bezüglich der Anwaltskosten beschränkte Rechtsmittel wurde zwischenzeitlich zurückgewiesen, sodass der Vergleich nun vollzogen wird.

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 Verfahren in den USA/Kanada werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

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 Dieseldematik 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. Mit im November

2022 bekanntgegebenen Beschlüssen hat das Bundesverfassungsgericht den beiden Verfassungsbeschwerden stattgegeben und festgestellt, dass die Entscheidungen des Oberlandesgerichts Celle die Volkswagen AG mehrfach in ihren verfassungsmäßig garantierten Rechten verletzen. Die Entscheidungen des Oberlandesgerichts wurden aufgehoben und die Verfahren an dieses zurückverwiesen. 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 hat daraufhin Berufung beim Oberlandesgericht Braunschweig eingelegt.

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 Dieseldiagnostik gerichtet ist. Dieses Verfahren ruhte bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren. Eine Entscheidung über eine etwaige Wiederaufnahme des Verfahrens ist noch nicht ergangen.

6. Bewertung der Risiken aus der Dieseldiagnostik

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2022 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag von rund 1,4 (2,1) Mrd. €. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,2 (4,3) Mrd. € im Anhang angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,6 (3,6) 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 Dieseldiagnostik 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 Dieseldiagnostik 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. € nebst Zinsen. 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. Die Volkswagen AG haftet nach der Entscheidung des Gerichts unter anderem deshalb nicht, weil die Kläger eine Kenntnis des Vorstands der Volkswagen AG von den angeblich unrichtigen oder veröffentlichungsbedürftigen Kapitalmarktinformationen nicht ausreichend dargelegt haben. Ferner könne ein behauptetes Wissen von Aufsichtsratsmitgliedern dem Vorstand selbst dann nicht zugerechnet werden, wenn es unterstellt würde. Gegen den Musterverfahrensentscheid sind zwei Rechtsbeschwerden eingegangen, 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 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für Volkswagen Truck & Bus negatives Urteil ergangen. Gegen dieses Urteil hat Volkswagen Truck & Bus vor dem regulären Gericht in 2018 Klage erhoben. 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 Strafbeschlüsse 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 3,5 Mrd. BRL für den streitgegenständlichen Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben, das im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten angegeben wurde.

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) hat die von Scania in diesem Zusammenhang eingelegten Rechtsmittel in einem Urteil im Februar 2022 vollinhaltlich abgelehnt. Gegen dieses Urteil legte Scania im April 2022 beim Europäischen Gerichtshof Rechtsmittel ein. Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Da sich die meisten Fälle noch in einem frühen Stadium befinden und dadurch eine Bewertung aktuell nicht möglich ist, wurden für diese weder Rückstellungen gebildet noch Eventualverbindlichkeiten angegeben. In anderen Fällen ist eine letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Kartellschadensersatz zahlen müsste, aktuell eher unwahrscheinlich.

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 beschränkt 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 Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen.

Die Koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC analysiert mögliche Verstöße auf der Grundlage des EU-Sachverhalts. Der finale Bericht des zuständigen „Case Handler“ der KFTC ist im November 2021 ergangen. Volkswagen, Audi und Porsche haben darauf erwidert. Im Februar 2023 hat die KFTC eine Pressemitteilung veröffentlicht, wonach eine Bußgeldentscheidung im SCR-Kontext gegen vier Automobilhersteller erlassen werden soll. Danach soll kein Bußgeld gegen die Volkswagen AG verhängt werden und die Porsche AG soll nicht von der Entscheidung betroffen sein. Gegen die AUDI AG hingegen soll danach eine Bußgeldentscheidung im SCR-Kontext erlassen werden. Die Zustellung der finalen Entscheidung der Behörde zusammen mit den Entscheidungsgründen steht noch aus und wird in der ersten Jahreshälfte 2023 erwartet. Die türkische Wettbewerbsbehörde, die ähnliche Sachverhalte untersucht hat, hat im Januar 2022 ihre finale Entscheidung erlassen und festgestellt, 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. Volkswagen, Audi und Porsche prüfen derzeit die Einlegung von Rechtsmitteln. Die chinesische Wettbewerbsbehörde hat wegen vergleichbaren Sachverhalten Verfahren unter anderem gegen Volkswagen, Audi und Porsche eröffnet und Auskunftersuchen erlassen.

In der zunächst vom US District Court des Northern District von Kalifornien abschließend abgelehnten überarbeiteten kartellrechtlichen Sammelklage, in der behauptet wurde, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich zwecks unrechtmäßiger Erhöhung von Fahrzeugpreisen abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten, lehnte das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) den Ende 2021 gestellten klägerischen Antrag auf erneute Verhandlung über den Beschluss, mit dem das Gericht die Entscheidung des US District Court bestätigt hatte, im Januar 2022 im Rechtsmittelverfahren ab. Im Februar 2022 wies ferner der District Court den Antrag zurück, mit dem die Kläger die Einreichung einer neuen Klageschrift unter Aufhebung des bisherigen Urteils angestrebt hatten. Im Juni 2022 lehnte der US Supreme Court den klägerischen Antrag auf Überprüfung dieser Entscheidung ab.

Mit ähnlicher Begründung reichten Kläger in Kanada im Namen mutmaßlicher Käuferklassen Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Volkswagen Group Canada Inc., Audi Canada Inc. und weiterer Unternehmen des Volkswagen Konzerns ein. Es werden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da aufgrund des frühen Verfahrensstadiums eine realistische Risikobewertung derzeit nicht möglich ist.

Die EU-Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) haben im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche durchsucht beziehungsweise förmliche Auskunftsverlangen zugestellt. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftersuchen der EU-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 Vans bis zu 3,75 Tonnen) 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 Auskunftersuchen der Europäischen Kommission. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA. Zudem hat die CMA in dieser Angelegenheit Auskunftsverlangen an die Volkswagen AG gerichtet. Die Volkswagen AG hat gegen die Auskunftersuchen der CMA im Juli 2022 Klage („judicial review“) eingereicht, weil die CMA nach Auffassung der Volkswagen AG mit den Auskunftersuchen insbesondere ihre Kompetenzen überschreitet. Dieser Klage hat das Gericht im Februar 2023 stattgegeben. Gegen diese Entscheidung kann die CMA Rechtsmittel einlegen. Parallel prüft die Volkswagen AG unverändert Möglichkeiten einer verhältnismäßigen Kooperation.

Darüber hinaus haben wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen eingeleitet. 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.

Die Porsche AG hat bei Fahrzeugen für verschiedene Märkte weltweit potenzielle regulatorische Themen festgestellt. Diese betreffen Fragen der Zulässigkeit von spezifischen Hard- und Softwarebestandteilen, die in Typisierungsmessungen verwendet wurden. Hierbei kann es in Einzelfällen auch zu Abweichungen von Serienständen gekommen sein. Nach aktuellem Kenntnisstand ist die laufende Produktion jedoch nicht betroffen. Die Themen stehen in keinem Zusammenhang zu den unzulässigen Abschaltvorrichtungen, die der Dieseldiagnostik zugrunde liegen. Die Porsche AG kooperiert mit den zuständigen Behörden, einschließlich der Staatsanwaltschaft Stuttgart, welche die Ermittlungen in Deutschland führt. Ein Ermittlungsverfahren gegen das Unternehmen gibt es nach den vorliegenden Informationen jedoch nicht. Die internen Prüfungen bei Porsche hierzu dauern noch an.

Im November 2022 hat der US District Court des Northern District von Kalifornien endgültig den Vergleich in Höhe von 80 Mio. USD zur Beilegung der Forderungen in einer Sammelklage gegen die Volkswagen AG, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und Porsche Cars North America, Inc. genehmigt, in der es um Behauptungen ging, bei bestimmten Benzinfahrzeugen der Marke Porsche sei angeblich eine Software und/oder Hardware eingesetzt worden, die dazu geführt habe, dass der tatsächliche Schadstoffausstoß und/oder Kraftstoffverbrauch die im Zulassungsverfahren festgestellten Vergleichswerte überschreite.

Die im Dezember 2021 von Navistar geschlossene endgültige Vereinbarung zur Beilegung von Auseinandersetzungen über die Höhe von Gewinnbeteiligungen im Rahmen von betrieblichen Versorgungszusagen von Navistar („Profit Sharing Settlement Agreement“) wurde vom zuständigen Gericht im Juni 2022 endgültig genehmigt. Navistar hat im Berichtszeitraum die noch ausstehenden Zahlungen zur Erfüllung der Vereinbarung von rund 0,4 Mrd. € vollständig geleistet.

Im November 2021 haben drei Anspruchsteller, begleitet von Greenpeace, Klage gegen die Volkswagen AG vor dem Landgericht Braunschweig erhoben. Volkswagen soll verpflichtet werden, 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 soll Volkswagen so Einfluss auf Konzernunternehmen, Beteiligungen und Joint Ventures ausüben, dass diese Forderungen auch von diesen erfüllt werden. Das Landgericht Braunschweig hat die Klage im Februar 2023 als unbegründet abgewiesen. Eine weitere Klage gegen die Volkswagen AG mit ähnlichen Klageanträgen und einer weitgehend deckungsgleichen Begründung wurde zudem von einem Biolandwirt, unterstützt durch Greenpeace, beim Landgericht Detmold erhoben. Das Landgericht Detmold hat diese Klage im Februar 2022 ebenfalls als unbegründet abgewiesen.

Für mögliche Ansprüche im Zusammenhang mit Finanzdienstleistungen gegenüber Verbrauchern waren im Bereich der Volkswagen Bank GmbH sowie der Volkswagen Leasing GmbH Rückstellungen zu bilden. Diese betreffen Verfahren bezüglich Gestaltungsaspekten von Kundenkreditverträgen und -leasingverträgen, die sich anlaufhemmend auf die gesetzlichen Widerrufsfristen auswirken können.

Im September 2022 hat die GT Gettaxi Ltd. die Klage gegen die Volkswagen AG und einen weiteren Beklagten, in der insbesondere hohe angebliche Schadensersatzforderungen geltend gemacht wurden, fallengelassen. Die Klage war im August 2021 erstinstanzlich wegen Unzuständigkeit der zyprischen Gerichte abgewiesen worden, wogegen die GT Gettaxi Ltd. Rechtsmittel beim Obersten Gerichtshof (Supreme Court), der letzten zyprischen Berufungsinstanz, eingelegt hatte.

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.

Steuerrechtliche Risiken

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.

Risiken ergeben sich insbesondere aus der steuerlichen Bewertung der grenzüberschreitenden, konzern-internen Lieferungen und Leistungen. Durch organisatorische Maßnahmen, wie der Durchführung eines Vorabverständigungsverfahrens sowie dem Monitoring von Verrechnungspreisen, überwacht Volkswagen die Entwicklung der steuerlichen Risiken sowie deren Auswirkungen auf den Konzernabschluss laufend.

Für mögliche künftige Steuernachzahlungen wurden Steuerrückstellungen beziehungsweise für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen sonstige Rückstellungen passiviert.

Finanzrisiken

Für diese Risikokategorie wurden im Berichtsjahr keine Risiken mit einem Score-Wert über 20 gemeldet.

Strategien der Risikoabsicherung im Finanzbereich

Im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit können durch Veränderungen von Zinssätzen, Währungskursen, Rohstoffpreisen oder Aktien- und Fondpreisen Finanzrisiken entstehen – auch durch nicht vorhersehbare Ereignisse wie dem Russland-Ukraine-Konflikt und der Covid-19-Pandemie. Das Management dieser Finanz- und Liquiditätsrisiken liegt in der zentralen Verantwortung des Bereichs Konzern-Treasury, der diese Risiken durch den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente reduziert. Der Vorstand wird in regelmäßigen Abständen über die aktuelle Risikosituation informiert.

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 betrag- und fristenkongruent ab. 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.

Für den russischen Rubel wurden bestehende, teilweise auslaufende Sicherungen zuletzt nicht mehr durch neue Sicherungsgeschäfte ersetzt beziehungsweise zu großen Teilen durch Gegengeschäfte geschlossen.

Risiken bei der Rohstoffsicherung bestehen im Hinblick auf die Rohstoffverfügbarkeit und die Preisentwicklung. Mögliche Risiken aus der Rohstoff- und Energiepreisentwicklung analysieren wir – insbesondere vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts – 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, Kohle und Kupfer, haben wir durch entsprechende Kontrakte über einen Zeitraum von bis zu sechs Jahren abgesichert. Daneben wurden auch Preissicherungen für Kobalt und Kohle 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 Strom- und Gaspreise und deren Verfügbarkeit durch entsprechende Vereinbarungen 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. Ebenso wurden Geschäfte abgeschlossen, um die Zuteilungen von CO₂-Emissionszertifikaten im Rahmen des European Union Emissions Trading System (EU ETS) zu ergänzen und zu optimieren.

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.

Unsere Sicherungspolitik, die Sicherungsrichtlinien, die Ausfall- und Liquiditätsrisiken sowie die Quantifizierung der genannten Sicherungsgeschäfte erläutern wir im Konzernanhang. Außerdem stellen wir dort die Marktpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 dar.

Risiken aus Finanzinstrumenten

Aus der Anlage überschüssiger Liquidität und dem Abschluss von Derivaten ergeben sich Kontrahentenrisiken. Ein Teil- oder Totalausfall eines Kontrahenten, etwa im Hinblick auf seine Rückzahlungspflicht für Zinsen und Kapital, würde die Ergebnisrechnung und die Liquidität des Volkswagen Konzerns negativ beeinflussen. Diesem Risiko begegnen wir durch unser Kontrahentenrisikomanagement, das 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.

Der Abschluss von Finanzinstrumenten kann zu Verlusten in dem Sinne führen, dass die abgeschlossenen Sicherungskurse schlechter notieren als die zum Fälligkeitszeitpunkt des Finanzinstruments am Markt erzielbaren Kurse.

Risiken, die im Zusammenhang mit Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entstehen, und Risiken aus Finanzdienstleistungen werden im Konzernanhang erläutert.

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-, Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 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 sowie durch Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft gedeckt.

Für Projektfinanzierungen 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 des Russland-Ukraine-Konflikts und der Covid-19-Pandemie –, eine Verschlechterung des Kreditprofils und des Ausblicks sowie eine Herabstufung oder Rücknahme des Ratings beeinträchtigt werden. Auch die zunehmende Relevanz von ESG-Ratings auf Investorensseite ist in diesem Zusammenhang von wachsender Bedeutung. In diesen Fällen besteht das Risiko, dass die Nachfrage der Kapitalmarktteilnehmer 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 im Wesentlichen Restwertrisiken sowie Kreditrisiken ausgesetzt.

Ein Restwertrisiko entsteht dadurch, dass der prognostizierte Marktwert bei Verwertung des Leasing-beziehungsweise Finanzierungsgegenstands geringer sein kann als der bei Vertragsabschluss kalkulierte Restwert. Demgegenüber besteht die Chance, bei Verwertung mehr als den kalkulierten Restwert 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 (vertraglich geregelt) getragen wird. Ein indirektes Restwertrisiko liegt vor, wenn das Restwertrisiko aufgrund einer Restwertgarantie auf einen Dritten, zum Beispiel Händler, übergegangen ist. In diesen Fällen besteht zunächst hinsichtlich dieses Dritten (Restwertgaranten) ein Adressenausfallrisiko. Fällt der Restwertgarant aus, geht das Restwertrisiko auf unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften über.

Das Management der Restwertrisiken basiert auf einem festgelegten Regelkreis, der eine vollständige Risikobeurteilung, -überwachung, -steuerung und -kommunikation sicherstellt. Neben einem professionellen Restwertrisikomanagement gewährleistet diese Art der Prozessgestaltung auch, dass der Umgang mit Restwertrisiken systematisch verbessert und weiterentwickelt wird.

Für die Restwertrisiken werden im Rahmen der Risikosteuerung regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge sowie das Restwertrisikopotenzial überprüft. Dabei werden den vertraglich vereinbarten Restwerten erzielbare Marktwerte gegenübergestellt, die aus den Daten externer Dienstleister und aus eigenen Vermarktungsdaten ermittelt werden. Restwertchancen bleiben in der Risikovorsorgebildung unberücksichtigt. Aus dem sich ergebenden Restwertrisikopotenzial werden verschiedene Maßnahmen zur Begrenzung des Restwertrisikos ergriffen. Hinsichtlich des Neugeschäfts müssen dabei aktuelle Marktgegebenheiten und zukünftige Einflussfaktoren in der Restwertempfehlung berücksichtigt werden.

Das Kreditrisiko beschreibt die Gefahr der Entstehung von Verlusten durch Ausfälle in Kundengeschäften, konkret durch Ausfall des Kredit- beziehungsweise des Leasingnehmers. Der Ausfall ist hierbei durch die Zahlungsunfähigkeit beziehungsweise Zahlungsunwilligkeit des Kredit- beziehungsweise Leasingnehmers bedingt. Dies umfasst, dass der Vertragspartner Zins- und Tilgungszahlungen nicht termingerecht oder nicht in voller Höhe leistet.

Wesentliche Grundlage für Kreditentscheidungen ist die Bonitätsprüfung von Kreditnehmern. Dabei werden Rating- und Scoring-Verfahren eingesetzt, die eine objektive Entscheidungsgrundlage für die Kredit- und Leasingvergabe sowie die zu bildende Risikovorsorge liefern.

Eine Chance kann sich ergeben, sofern die eingetretenen Verluste aus dem Kredit- und Leasinggeschäft geringer ausfallen als die vorher berechneten erwarteten Verluste und die auf dieser Grundlage gebildete Risikovorsorge. Insbesondere in einzelnen Ländern, in denen aufgrund der unsicheren wirtschaftlichen Situation ein konservativer Risikoansatz verfolgt wird, 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 Risikosteuerung und -überwachung erfolgt im Rahmen entsprechender Prozesse hinsichtlich wirtschaftlicher Verhältnisse und Sicherheiten sowie der Einhaltung von Limiten, vertraglichen Verpflichtungen und externen und internen Auflagen. Dafür werden Engagements, entsprechend ihrem Risikogehalt, in eine geeignete Betreuungsform (Normal-, Intensiv- oder Problemkreditbetreuung) überführt.

Weitere Informationen zu Risiken im Finanzdienstleistungsgeschäft finden Sie in den Geschäftsberichten 2022 der Volkswagen Financial Services AG und der Volkswagen Bank GmbH.

Chancen und Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen

Für diese Risikokategorie wurden im Berichtsjahr keine Risiken mit einem Score-Wert über 20 gemeldet.

Chancen und Risiken aus Kooperationen

Im Rahmen unserer Strategie NEW AUTO streben wir – sowohl bei der Transformation des Kerngeschäfts als auch beim Aufbau des neuen Geschäftsfelds für Mobilitätslösungen – verstärkt Kooperationen an.

Auf dem Gebiet der Batteriezellen könnten Risiken durch eventuelle Nichteinigkeit mit unseren Partnern, mögliche Verzögerungen in der Batteriezellentwicklung oder eine verzögerte Batteriezellproduktion entstehen.

Eine starke Vernetzung mit Partnern im Bereich der Elektromobilität, beispielsweise zum Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur in Form von Kooperationen und Joint Ventures, 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 verschiedene Teams in der Konzern-Komponente 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 Schadensersatzansprüche entstehen.

Wir setzen verstärkt auf Partnerschaften, Zukäufe und Venture-Capital-Investitionen. Damit schaffen wir den größtmöglichen Wert für den Konzern und seine Marken und bekommen die Möglichkeit, unser Know-how insbesondere in neuen Geschäftsfeldern auszubauen. Dies wird unterstützt durch unsere Innovationspräsenz in den Märkten. Mit Hilfe 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 die Interessen der Geschäftspartner sich von unseren unterscheiden oder dass die gemeinsamen Ziele nicht erreicht werden.

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. Mögliche Auswirkungen des Klimawandels und künftiger regulatorischer Vorgaben, insbesondere verbunden mit der Transformation unseres Geschäfts zur Elektromobilität, und deren 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 Vermögenswertes 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 Gesamtrisiko- 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, in Bezug auf Qualität und Cyber-Sicherheit sowie in einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieseldisussion. Für das Jahr 2023 können sich negative Auswirkungen aus einer andauernden eingeschränkten Verfügbarkeit von Teilen, Energie- und sonstigen Rohstoffen sowie aus geopolitischen Spannungen und Konflikten ergeben – weiterhin auch aus dem Russland-Ukraine-Konflikt. 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 Währungs-kursverhältnissen, Energie- und sonstigen Rohstoffen oder in der Teileversorgung ergeben oder die tatsächlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie von dem in diesem Bericht unterstellten Szenario abweichen, 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.

Ausblick für das Jahr 2023

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2023 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in 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; weiterhin birgt der Russland-Ukraine-Konflikt Risiken. Darüber hinaus können Risiken im Zusammenhang mit dem möglichen Auftreten neuer Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2, insbesondere regionale Ausbrüche und damit verbundene Maßnahmen, nicht ausgeschlossen werden. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP).

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Unsicherheiten können sich aus anhaltenden Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts verstärken und insbesondere zu steigenden Preisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2023 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich spürbar über dem des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2023 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das deutlich über dem Niveau des Berichtsjahres liegt. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2023 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen das Vorjahresniveau spürbar übertrifft. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2023 den Vorjahreswert voraussichtlich deutlich übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2023 mit einem Verkaufsvolumen spürbar über dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2023 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt deutlich steigen werden. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2023 voraussichtlich spürbar über dem Vorjahresniveau liegen.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2023 mit einem spürbar steigenden Verkaufsvolumen.

Wir erwarten für 2023, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich spürbar positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2023 mit einer insgesamt deutlich steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2023 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2023 unter herausfordernden Marktbedingungen und unter der Annahme einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, Rohstoffen und in der Logistik bei rund 9,5 Mio. Fahrzeugen liegen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff-, Energie- und Devisenmärkten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern im Jahr 2023, dass die Umsatzerlöse das Vorjahr um 10 bis 15 % übertreffen und die operative Umsatzrendite zwischen 7,5 und 8,5 % liegt. Im Bereich Pkw rechnen wir bei 7 bis 13 % über dem Vorjahreswert liegenden Umsatzerlösen mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 8 und 9 %. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei 5 bis 15 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 6 und 7 % aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse leicht über denen des Vorjahres und für das Operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir bei stark über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 3,5 Mrd. €.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2023 davon aus, dass die F&E-Quote bei rund 8 % und die Sachinvestitionsquote bei rund 6,5 % liegt. Im Netto-Cashflow des Jahres 2023 erwarten wir eine sehr starke Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Darin enthalten sind insbesondere steigende Zukunftsinvestitionen sowie Liquiditätsabflüsse aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten für Batteriefabriken, die eine wichtige Säule der Transformation des Volkswagen Konzerns darstellen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2023 voraussichtlich zwischen 35 und 40 Mrd. € liegen; darin berücksichtigt sind die Mittelzu- und -abflüsse im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG. Die Kapitalrendite (RoI) erwarten wir zwischen 12 und 15 %. Es ist unverändert unser erklärtes Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätspolitik fortzusetzen.

Wolfsburg, 21. Februar 2023

Der Vorstand

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Jahresabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Volkswagen AG vermittelt und im Lagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage der Gesellschaft so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung der Gesellschaft beschrieben sind.

Wolfsburg, 21. Februar 2023

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand



Oliver Blume



Arno Anflitz



Ralf Brandstätter



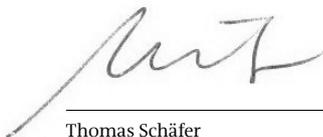
Manfred Döss



Markus Duesmann



Gunnar Kilian



Thomas Schäfer



Thomas Schmall-von Westerholt



Hauke Stars

Bericht des Aufsichtsrats

(nach § 171 Abs. 2 AktG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Geschäftsjahr 2022 lag der Schwerpunkt der Arbeit des Aufsichtsrats der Volkswagen AG und seiner Ausschüsse auf der strategischen Ausrichtung des Volkswagen Konzerns. Dazu gehörten auch der Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG sowie der Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE. 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.

Den Informationspflichten, die in der 2018 vom Aufsichtsrat beschlossenen Informationsordnung konkretisiert sind, kam der Vorstand nach. Er 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. 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. Insbesondere zu den Auswirkungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt berichtete der Vorstand ausführlich und zeitnah und erläuterte die ergriffenen Maßnahmen.

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. Der Aufsichtsratsvorsitzende führte in angemessenem Rahmen mit Investoren Gespräche über aufsichtsratspezifische Themen sowie in Abstimmung mit dem Vorstand über nicht aufsichtsratspezifische Themen. Ein Schwerpunkt der Gespräche waren Governance-Themen. Über Gespräche mit Investoren informierte der Aufsichtsratsvorsitzende den Aufsichtsrat im Nachgang.

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2022 zu insgesamt 16 Sitzungen zusammen. Davon wurden acht Sitzungen in Präsenz und acht als Video- oder Telefonkonferenzen durchgeführt. In vier Sitzungen behandelte der Aufsichtsrat ausschließlich den Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und den Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE. An diesen Sitzungen nahmen jeweils die Aufsichtsratsmitglieder nicht teil, die angezeigt hatten, dass sie in diesem Zusammenhang einem möglichen Interessenkonflikt unterliegen könnten. Vor diesem Hintergrund belief sich die Präsenzquote (gerechnet für alle Sitzungen des Geschäftsjahrs und für alle jeweils amtierenden Aufsichtsratsmitglieder) auf 85,0%. 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 schriftlich oder unter Nutzung elektronischer Kommunikationsmittel entschieden.

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, dem Prüfungsausschuss gehörten bis zum 31. Juli 2022 jeweils zwei und seitdem jeweils drei Vertreter der Anteilseigner- und der Arbeitnehmerseite an. Die personelle Zusammensetzung dieser Ausschüsse zum 31. Dezember 2022 ist in der Konzernerkklärung zur Unternehmensführung ersichtlich.

Das Präsidium des Aufsichtsrats kam im Berichtsjahr zu 38 Sitzungen zusammen. Davon wurden 16 Sitzungen in Präsenz und 22 als Video- oder Telefonkonferenzen durchgeführt. In 22 Sitzungen behandelte das Präsidium ausschließlich den Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und den Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE. In den weiteren Sitzungen bereitete das Präsidium die Beschlüsse des Aufsichtsrats sorgfältig vor, beriet über den Aufgabenzuschnitt, die Größe und die personelle Besetzung des Vorstands und entschied unter anderem über dessen nicht vergütungsbezogene vertragliche Angelegenheiten sowie über die Zustimmung zu Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder.

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 2022 fanden keine Sitzungen dieses Ausschusses statt.

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

Der Prüfungsausschuss kam im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammen. Davon wurden vier Sitzungen in Präsenz und keine als Video- oder Telefonkonferenz durchgeführt. Der Schwerpunkt lag dabei auf den Themen Jahres- und Konzernabschluss, Risikomanagementsystem einschließlich der 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 beurteilt regelmäßig die Qualität der Abschlussprüfung. Er diskutiert mit dem Abschlussprüfer die Einschätzung des Prüfungsrisikos, die Prüfungsstrategie und Prüfungsplanung sowie die Prüfungsergebnisse.



Hans Dieter Pötsch

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 fand zum Beispiel eine Schulung der Aufsichtsratsmitglieder zu Compliance und Integrität sowie zu neuen Entwicklungen und Vorgaben im Bereich „Environment, Social und Governance (ESG)“ und zur EU-Taxonomie statt. Erstmals bestellte Aufsichtsratsmitglieder erhalten ferner die Gelegenheit, eingehend in spezifische Themen des Aufsichtsrats der Volkswagen AG eingeführt zu werden.

BERATUNGSPUNKTE IM AUFSICHTSRAT

Die erste Aufsichtsratssitzung des Berichtsjahres fand am 24. Februar 2022 statt und hatte Planungen zum Börsengang der Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG sowie zum Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE zum Inhalt.

Die nächste Sitzung des Aufsichtsrats fand am 4. März 2022 statt. Neben der Entwicklung und Fertigung eines zukunftsweisenden Elektrofahrzeugs der Marke Volkswagen Pkw standen überwiegend formelle Themen auf der Tagesordnung.

Am 11. März 2022 kam der Aufsichtsrat zu einer weiteren Sitzung zusammen. Nach eingehender Prüfung billigten wir den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss und den Jahresabschluss der Volkswagen AG des Jahres 2021. Wir prüften den zusammengefassten Lagebericht, den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht 2021 sowie den vom Vorstand vorsorglich erstellten Bericht über die Beziehungen der Volkswagen AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht).

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung des Abhängigkeitsberichts kamen wir zu dem Schluss, dass gegen die Erklärung des Vorstands am Ende des Abhängigkeitsberichts keine Einwendungen zu erheben waren. Zu den weiteren Tagesordnungspunkten gehörten die Erteilung des Prüfungsauftrags für den Jahres- und Konzernabschluss 2022 sowie des Auftrags zur prüferischen Durchsicht der verkürzten Konzern-Zwischenabschlüsse und der Zwischenlageberichte 2022, die Beauftragung der externen inhaltlichen Überprüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2022 und des Vergütungsberichts 2022 sowie die Tagesordnung und die Einberufung der 62. ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG.

In der nächsten Aufsichtsratssitzung am 7. April 2022 stand neben personellen Angelegenheiten im Vorstand der Volkswagen AG der mögliche Einstieg von Audi in die Rennserie Formel 1 im Mittelpunkt.

Am 11. Mai 2022 kam der Aufsichtsrat zu einer Sitzung zusammen, die neben den Plänen für den Bau von vollelektrischen Modellen für den US-amerikanischen Markt unter der Marke Scout insbesondere den Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und den Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE, personelle Angelegenheiten in Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG sowie die Vorbereitung der 62. ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG zum Inhalt hatte.

Im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung am 12. Mai 2022 fand die nächste Sitzung des Aufsichtsrats statt, in der wir uns mit personellen Angelegenheiten im Aufsichtsrat der Volkswagen AG sowie mit der Nachbereitung der ordentlichen Hauptversammlung befassten.

In der Aufsichtsratssitzung am 8. Juli 2022 befassten wir uns unter anderem mit personellen Angelegenheiten im Vorstand der Volkswagen AG und mit den Planungen betreffend des Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG sowie des Verkaufs von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE. Ferner befassten wir uns mit der Rohstoffstrategie.

Die Sitzung des Aufsichtsrats am 22. Juli 2022 hatte personelle Angelegenheiten im Vorstand der Volkswagen AG als Schwerpunkt. Wir beschlossen in dieser Sitzung, Herrn Dr. Oliver Blume mit Wirkung zum 1. September 2022 zum Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagen AG zu ernennen und trafen mit Herrn Dr. Herbert Diess die Vereinbarung, dass er zum gleichen Zeitpunkt aus dieser Position ausscheidet.

Am 30. August 2022 kam der Aufsichtsrat zu seiner nächsten Sitzung zusammen, die ebenfalls personelle Angelegenheiten im Vorstand der Volkswagen AG zum Inhalt hatte. Wir beschlossen die Weiterentwicklung der Konzernsteuerung und einen neuen Aufgabenzuschnitt im Vorstand. In diesem Zuge wurden zudem der Vorstand auf neun Mitglieder verschlankt und eine erweiterte Konzernleitung geschaffen.

In den Aufsichtsratssitzungen am 5. September, am 18. September und am 28. September 2022 befassten wir uns mit dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und dem Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE. Unter anderem beschlossen wir nach Maßgabe der Regelungen zu Geschäften mit nahestehenden Personen (Related Party Transactions) über die Zustimmung zum Abschluss des Aktienkaufvertrags zwischen der Volkswagen AG und der Porsche Automobil Holding SE über den Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 30. September 2022 beschäftigten wir uns insbesondere mit strategischen Fragestellungen. Unter anderem erörterten wir die Pläne des Vorstands bezüglich einer Kooperation in China auf dem Gebiet der künstlichen Intelligenz sowie das weitere Vorgehen mit Blick auf Geschäftstätigkeiten von Scania und MAN in Russland.

Am 13. Oktober 2022 kam der Aufsichtsrat zu einer Sitzung zusammen, in der wir uns erneut mit strategischen Fragen beschäftigten.

In der Aufsichtsratssitzung am 11. November 2022 befassten wir uns mit personellen Angelegenheiten im Vorstand der Volkswagen AG. Zudem erörterten wir mit dem Vorstand den Status der Entwicklung und Fertigung eines zukunftsweisenden Elektrofahrzeugs der Marke Volkswagen Pkw sowie der Pläne für den Bau von vollelektrischen Modellen für den US-amerikanischen Markt. Ferner befassten wir uns mit dem aktuellen Stand der Investitions- und Finanzplanung des Volkswagen Konzerns für die Jahre 2023 bis 2027. Zudem gaben wir zusammen mit dem Vorstand die jährliche Entsprechenserklärung zum DCGK ab und beschlossen in diesem Zusammenhang die Aktualisierung des Kompetenzprofils für den Aufsichtsrat.

Die letzte Aufsichtsratssitzung des Berichtsjahres fand am 15. Dezember 2022 statt. In dieser Sitzung beschäftigten wir uns unter anderem mit der Vorbereitung der außerordentlichen Hauptversammlung am 16. Dezember 2022 und fassten die Geschäftsordnung für den Vorstand neu.

Durch Umlaufbeschlüsse haben wir im Berichtsjahr unter anderem beschlossen, den Wahlvorschlag der Aktionärin Qatar Holding zur Wahl von Herrn Al-Mahmoud in den Aufsichtsrat zu unterstützen, Herrn Al-Mahmoud zum Vorsitzenden des Prüfungsausschusses zu wählen, sowie über Personalthemen und Zustimmungen zu Nebentätigkeiten von Vorstandsmitgliedern entschieden.

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Sitzungen des Plenums und der Ausschüsse sowie die individuelle Teilnahme der Mitglieder des Aufsichtsrats im Jahr 2022:

	Sitzungen des Plenums	Sitzungen der Ausschüsse
Hans Dieter Pötsch	12 von 16	16 von 38
Jörg Hofmann	15 von 16	38 von 38
Dr. Hussain Ali Al Abdulla (bis 12.05.2022)	5 von 5	–
Dr. Hessa Sultan Al Jaber	11 von 16	–
Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud (seit 12.05.2022)	7 von 11	1 von 1
Dr. Bernd Althusmann (bis 08.11.2022)	11 von 14	–
Harald Buck (seit 04.10.2022)	3 von 3	–
Matías Carnero Sojo	13 von 16	–
Daniela Cavallo	16 von 16	40 von 40
Dr. Hans-Peter Fischer (bis 12.05.2022)	5 von 5	–
Julia Willie Hamburg (seit 08.11.2022)	2 von 2	–
Marianne Heiß	16 von 16	4 von 4
Dr. Arno Homburg (seit 12.05.2022)	11 von 11	–
Ulrike Jakob (bis 12.05.2022)	5 von 5	–
Dr. Louise Kiesling (bis 09.12.2022)	8 von 15	–
Simone Mahler (seit 12.05.2022)	11 von 11	–
Peter Mosch	16 von 16	38 von 40
Bertina Murkovic (bis 12.05.2022)	5 von 5	15 von 15
Daniela Nowak (seit 12.05.2022)	11 von 11	–
Dr. Hans Michel Piëch	12 von 16	16 von 38
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	11 von 16	4 von 4
Dr. Wolfgang Porsche	12 von 16	16 von 38
Jens Rothe	14 von 16	23 von 24
Conny Schönhardt	16 von 16	4 von 4
Stephan Weil	14 von 16	35 von 38
Werner Weresch (bis 30.09.2022)	9 von 13	–

INTERESSENKONFLIKTE

An den Beratungen und Entscheidungen des Aufsichtsrats zum Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG sowie zum Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE haben keine Aufsichtsratsmitglieder teilgenommen, die zugleich den Familien Piëch oder Porsche angehören oder in einem Organ der Porsche Automobil Holding SE oder der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an der Transaktion mitgewirkt haben. Diese Aufsichtsratsmitglieder haben bereits vor der ersten Befassung des Aufsichtsrats mit den Planungen und dem Vollzug des Börsengangs und des Stammaktienverkaufs angezeigt, dass sie einem möglichen Interessenkonflikt unterliegen könnten, weil unter Umständen die wirtschaftlichen Interessen der Porsche Automobil Holding SE, der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und mittelbar wirtschaftliche Interessen der Familien Porsche und Piëch betroffen sein könnten. Das betraf Frau Dr. Kiesling sowie die Herren Dr. Piëch, Pötsch, Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Dr. Wolfgang Porsche und Weresch. Frau Heiß hat hingegen angezeigt, dass sie an Beratungen und Entscheidungen des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE, dem sie ebenfalls angehört, nicht mitwirkt, soweit sie Planungen oder den Vollzug des Börsengangs und des Stammaktienverkaufs betrafen. Als die Qatar Holding Anfang September 2022 erwog, mit der Volkswagen AG, der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und der Porsche Holding Stuttgart GmbH eine Vereinbarung als sogenannter „Cornerstone Investor“ hinsichtlich der Vorzugsaktien an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG abzuschließen, zeigten Frau Dr. Al Jaber und Herr Al-Mahmoud ebenfalls an, dass sie im Zusammenhang mit den Planungen und dem Vollzug des Börsengangs und dem Stammaktienverkauf einem möglichen Interessenkonflikt unterliegen könnten, und nahmen an den weiteren Beratungen und Beschlussfassungen im Aufsichtsrat zum Börsengang und zum Stammaktienverkauf nicht teil. Das betraf insbesondere auch die Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats zum Abschluss des Cornerstone Investor Agreements mit der Qatar Holding.

Bei den Beschlussfassungen des Aufsichtsrats am 30. September 2022 zum weiteren Vorgehen mit Blick auf Geschäftstätigkeiten von Scania und MAN in Russland, zu dem auch die Veräußerung von Beteiligungen durch die TRATON SE an die Volkswagen AG gehörten, enthielten sich Herr Pötsch und Frau Cavallo vorsorglich der Stimme. Herr Pötsch und Frau Cavallo gehören zugleich dem Aufsichtsrat der TRATON SE an und waren bereits im Aufsichtsrat der TRATON SE mit den entsprechenden Maßnahmen befasst.

Andere Interessenkonflikte sind im Berichtsjahr weder angezeigt worden noch erkennbar aufgetreten.

CORPORATE GOVERNANCE UND ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Die Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK im Volkswagen Konzern war ein Schwerpunktthema in der Aufsichtsratssitzung am 11. November 2022. 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.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html dauerhaft zugänglich. Weitere Ausführungen zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK finden Sie in der Konzernenerklärung zur Unternehmensführung.

Der Prüfungsausschuss hat mit dem Vorstand im Jahr 2020 ein geeignetes Verfahren zur laufenden Überwachung von Geschäften mit nahestehenden Personen (der 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 übersteigen. Zusätzlich meldet das Beschaffungswesen 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 beauftragte der Prüfungsausschuss zuletzt im November 2022 die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (EY), 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 2022 insgesamt jeweils 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 übersteigt. Wenn und soweit die maßgebliche Schwelle durch den wirtschaftlichen Wert der getätigten Geschäfte mit nahestehenden Personen überschritten wurde, wurden diese Geschäfte auch darauf geprüft, ob sie im ordentlichen Geschäftsgang und zu marktüblichen Bedingungen getätigt wurden. Am 5. September 2022 stimmte der Aufsichtsrat nach Maßgabe der Regelungen zu Related Party Transactions dem Abschluss des Aktienkaufvertrags zwischen der Volkswagen AG und der Porsche Automobil Holding SE über den Verkauf von 25 % und einer Stammaktie an der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG an die Porsche Automobil Holding SE zu. Der Aktienkaufvertrag wurde am 18. September 2022 abgeschlossen und nach Maßgabe der Regelungen zu Related Party Transactions veröffentlicht. Weitere Veröffentlichungen und Zustimmungsentscheidungen des Aufsichtsrats zu Related Party Transactions waren im Berichtsjahr nicht erforderlich.

BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Bei der Wahl der Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG am 29. April 2022 in Wolfsburg wurden Frau Simone Mahler, Vorsitzende des Betriebsrats der Volkswagen Financial Services AG am Standort Braunschweig, Frau Daniela Nowak, Vorsitzende des Betriebsrats der Volkswagen AG am Standort Braunschweig, und Herr Dr. Arno Homburg, Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Management Association, erstmals zu Mitgliedern des Aufsichtsrats der Volkswagen AG gewählt. Sie treten die Nachfolge für Frau Ulrike Jakob, Frau Bertina Murkovic und Herrn Dr. Hans-Peter Fischer an. Die übrigen Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat wurden erneut in das Gremium gewählt. Die Amtszeit begann mit der Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung am 12. Mai 2022. Im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung am 12. Mai 2022 wählte der Aufsichtsrat der Volkswagen AG Herrn Hans Dieter Pötsch erneut zum Vorsitzenden sowie Herrn Jörg Hofmann erneut zum Stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats.

Mit Wirkung zur Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung am 12. Mai 2022 legte das Aufsichtsratsmitglied Herr Dr. Hussain Ali Al Abdulla sein Amt vor Beendigung seiner Amtszeit nieder. Wie von der Aktionärin Qatar Holding vorgeschlagen wählte die Hauptversammlung Herrn Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud als Nachfolger für die restliche Amtszeit von Herrn Dr. Al Abdulla beginnend mit der Beendigung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 am 12. Mai 2022.

Mit Wirkung zum 4. Oktober 2022 wurde Herr Harald Buck, Mitglied des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt. Er trat die Nachfolge von Herrn Werner Weresch an, der sein Mandat mit Wirkung zum Ablauf des 30. September 2022 niedergelegt hatte.

Das Land Niedersachsen entsandte mit Wirkung zum 8. November 2022 die neue stellvertretende Ministerpräsidentin und Niedersächsische Kultusministerin, Frau Julia Willie Hamburg, als Nachfolgerin von Herrn Dr. Bernd Althusmann in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG.

Mit Wirkung zum 28. Februar 2023 wurde Herr Dr. Günther Horvath, Geschäftsführer und zugleich selbstständiger Rechtsanwalt bei der Dr. Günther J. Horvath Rechtsanwalt GmbH, gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt. Er trat die Nachfolge von Frau Dr. Louise Kiesling an, die am 9. Dezember 2022 verstorben ist.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 wurde ein neues Vorstandsressort „Volkswagen Pkw“ eingerichtet, das vom gleichen Tag an bis zum 30. Juni 2022 von Herrn Ralf Brandstätter verantwortet wurde. Ferner übernahmen zum 1. Februar 2022 Frau Hildegard Wortmann das neue Vorstandsressort „Konzernvertrieb“, Herr Dr. Manfred Döss das bis dahin von Frau Hiltrud Dorothea Werner geleitete Vorstandsressort „Integrität und Recht“ und Frau Hauke Stars das bis dahin interimswise von Herrn Dr. Arno Antlitz geführte Vorstandsressort „IT“. Zum 1. Juli 2022 wurde das Ressort „Volkswagen Pkw“ von Herrn Thomas Schäfer übernommen. Herr Brandstätter übernahm dafür ab dem 1. August 2022 das Ressort „China“.

Am 22. Juli 2022 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG Herrn Dr. Oliver Blume mit Wirkung zum 1. September 2022 zum neuen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG ernannt. Herr Dr. Blume übernahm diese Position in Personalunion zu seinem Amt als Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG. Der bisherige Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG, Herr Dr. Herbert Diess, schied im gegenseitigen Einvernehmen mit Ablauf des 31. August 2022 als Mitglied und Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG aus.

Im Rahmen der Weiterentwicklung der Konzernsteuerung wurde der Vorstand mit Ablauf des 31. August 2022 von zwölf auf neun Vorstandsmitglieder reduziert. Frau Hildegard Wortmann und Herr Murat Aksel wechselten in diesem Zusammenhang vom Vorstand der Volkswagen AG in die neu geschaffene erweiterte Konzernleitung.

Allen ausgeschiedenen Aufsichtsrats- und Vorstandsmitgliedern danken wir ausdrücklich für ihre geleistete Arbeit.

Frau Dr. Louise Kiesling, Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, ist am 9. Dezember 2022 im Alter von 65 Jahren verstorben. Frau Dr. Kiesling gehörte dem Aufsichtsrat seit 2015 an und hat während ihrer Amtszeit mit hohem persönlichen Einsatz die Entwicklung unseres Unternehmens begleitet. Wir werden ihr stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Herr Prof. Dr. Carl H. Hahn, ehemaliger Vorsitzender des Vorstands und Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, verstarb am 14. Januar 2023 im Alter von 96 Jahren. Herr Prof. Dr. Hahn gehörte dem Volkswagen Konzern von 1954 bis 1972 und von 1982 bis 1997 an und prägte während dieser Zeit die Entwicklung des Unternehmens entscheidend. Mit seinem stets unermüdlichen Engagement hat er maßgeblich die Weichen für den Erfolg des Volkswagen Konzerns gestellt. Das Unternehmen und seine Menschen verneigen sich mit großem Dank und Respekt vor seinen Verdiensten. Wir werden ihn und sein Lebenswerk in bester Erinnerung behalten.

JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSPRÜFUNG

Unserem Vorschlag folgend, wählte die Hauptversammlung der Volkswagen AG am 12. Mai 2022 EY zum Abschlussprüfer und zum Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2022. 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 des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2022 beauftragt.

Darüber hinaus analysierte der Abschlussprüfer das in das Risikomanagementsystem integrierte Risiko-früherkennungs- 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 2022 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 und des Aufsichtsrats am 2. März 2023 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 des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2022. 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 des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2022 durch den

Aufsichtsrat vorbereitet und darüber in der Aufsichtsratssitzung am 3. März 2023 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 3. März 2023, 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 des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2022 zur Erlangung begrenzter Sicherheit durchgeführt und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt. EY nahm in unserer Sitzung am 3. März 2023 auch bei den Tagesordnungspunkten mit Bezug zum zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht 2022 teil. Der Aufsichtsrat hatte nach seiner eigenständigen Prüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2022 keine Einwendungen. Wir beschlossen zudem, gemeinsam mit dem Vorstand den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 zu erstellen. Das Präsidium hat die Beschlussfassung des Aufsichtsrats zur Erstellung des Vergütungsberichts vorbereitet. 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.

Dem Vorstand, dem Betriebsrat, dem Management, allen Mitarbeitern der Volkswagen AG sowie den Beschäftigten der mit ihr verbundenen Unternehmen danken wir für die im Jahr 2022 geleistete Arbeit und sprechen ihnen unsere besondere Anerkennung aus. Auch das Jahr 2022 brachte viele, teils große Herausforderungen mit sich, die es zu bewältigen galt – insbesondere die dramatischen und weitreichenden Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts. Sie alle haben mit großem persönlichen Einsatz und hoher Leistungsbereitschaft entscheidend dazu beigetragen, dass der Volkswagen Konzern das Geschäftsjahr 2022 erfolgreich abschließen konnte.

Wolfsburg, 3. März 2023



Hans Dieter Pötsch
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Konzernerklärung zur Unternehmensführung

Nachfolgend werden die nach §§ 289f und 315d HGB sowie den Empfehlungen und Grundsätzen des Deutschen Corporate Governance Kodex geforderten Inhalte der Konzernenerklärung 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 diese 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 Aktionäre, Kunden, Mitarbeiter, Geschäftspartner und Investoren in unsere Arbeit zu stärken und dem stetig wachsenden Informationsbedarf nationaler und internationaler Interessengruppen gerecht zu werden.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

(Stand: Zeitpunkt der Erklärung)

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 11. November 2022 die gemäß § 161 AktG geforderte jährliche Entsprechenserklärung zum DCGK mit folgendem Wortlaut abgegeben:

„Vorstand und Aufsichtsrat erklären:

Den vom Bundesministerium der Justiz am 20. März 2020 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 16. Dezember 2019 („DCGK 2020“) wurde im Zeitraum seit der letzten Entsprechenserklärung vom 09. Dezember 2021 bis Inkrafttreten des überarbeiteten DCGK in der Fassung vom 28. April 2022 am 27. Juni 2022 mit Ausnahme der nachfolgend genannten Ziffern aus den dort genannten Gründen 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 C.5 (Mandatsobergrenze mit Vorstands-Mandat)
Der Vorsitzende des Aufsichtsrats nimmt Aufsichtsratsmandate jeweils als Vorsitzender in zwei börsennotierten Gesellschaften des VOLKSWAGEN Konzerns, nämlich in der VOLKSWAGEN AG und der TRATON SE, sowie ein Aufsichtsratsmandat in der Bertelsmann SE & Co. KGaA wahr und ist ferner Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE. Die VOLKSWAGEN 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.
- > c) Empfehlung C.10 Satz 2 (Unabhängigkeit des Prüfungsausschussvorsitzenden)
Nach der Formulierung dieser Empfehlung ist unklar, ob der ehemalige Prüfungsausschussvorsitzende unabhängig vom kontrollierenden Aktionär im Sinne dieser Empfehlung war. Fehlende Unabhängigkeit konnte sich daraus ergeben, dass der ehemalige Prüfungsausschussvorsitzende neben anderen Mitgliedern der Familien Porsche und Piëch, mit denen auch Verwandtschaftsverhältnisse bestehen, mittelbar an der Porsche Automobil Holding SE beteiligt ist. Diese Beziehungen begründeten nach unserer Auffassung zwar weder einen Interessenkonflikt noch beeinträchtigten sie die Amtsführung des Prüfungsausschussvorsitzenden. Höchstvorsorglich wurde jedoch diese Abweichung erklärt.
- > d) Empfehlung C.13 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen)
Hinsichtlich dieser Empfehlung zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sind die Anforderungen des Kodex unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Wir erklären daher höchstvorsorglich insoweit eine Abweichung vom Kodex. Dessen ungeachtet wird sich der Aufsichtsrat bemühen, den Anforderungen der Empfehlung gerecht zu werden.
- > e) Empfehlung D.4 (Unabhängigkeit des Prüfungsausschussvorsitzenden)
Zur Begründung wird auf die Ausführungen oben zur Empfehlung C.10 Satz 2 verwiesen. War der ehemalige Prüfungsausschussvorsitzende nicht unabhängig vom kontrollierenden Aktionär, war er nach der Definition der Empfehlung C.6 Satz 2 auch nicht unabhängig im Sinne der Empfehlung D.4 in der Fassung des DCGK 2020.

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 („DCGK 2022“) wurde im Zeitraum seit Inkrafttreten dieser Fassung des DCGK 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 Gründe für diese Abweichung ergeben sich aus den oben unter Ziffer 1 a) stehenden Ausführungen.
- > b) Empfehlung C.1 Satz 3 (Nachhaltigkeit im Kompetenzprofil)
Diese Empfehlung wurde neu in den DCGK 2022 aufgenommen. Mit Beschluss vom heutigen Tage hat der Aufsichtsrat das Kompetenzprofil i.S. der Empfehlung C.1 des DCGK 2022 um Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen ergänzt, so dass dieser Empfehlung von nun an entsprochen wird.
- > c) Empfehlung C.5 (Mandatsobergrenze mit Vorstands-Mandat)
Die Gründe für diese Abweichung ergeben sich aus den oben unter Ziffer 1 b) stehenden Ausführungen. Zudem nimmt der Vorsitzende des Aufsichtsrats ein Aufsichtsratsmandat in der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG wahr, die seit dem 29. September 2022 ebenfalls börsennotiert ist. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG bildet mit der Porsche Automobil Holding SE keinen Konzern im aktienrechtlichen Sinn.
- > d) Empfehlung C.10 Satz 2 (Unabhängigkeit des Prüfungsausschussvorsitzenden)
Der ehemalige Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche, hat zum Ablauf des 30. Juli 2022 seine Funktion niedergelegt. Zum Nachfolger von Herrn Dr. Ferdinand Oliver Porsche als Vorsitzenden des Prüfungsausschusses hat der Aufsichtsrat Herrn Mansoor Bin Ebrahim Al-Mahmoud

gewählt. Herrn Al-Mahmoud schätzt die Anteilseignerseite als unabhängig im Sinn des DCGK sowohl von der Gesellschaft und vom Vorstand als auch vom kontrollierenden Aktionär ein. Die bisher höchstvorsorglich erklärte Abweichung von dieser Empfehlung entfiel daher mit Ablauf des 30. Juli 2022.

> e) Empfehlung C.13 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen)

Die Gründe für diese Abweichung ergeben sich aus den oben unter Ziffer 1 d) stehenden Ausführungen.

> f) Empfehlungen 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 solcher Börsengang auch im Interesse der VOLKSWAGEN AG liegt, 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 ein- und zweijährigen Tranchen des IPO-Bonus der kurzfristig variablen und die letzte Tranche des IPO-Bonus der langfristig variablen Vergütung von Herrn Dr. Blume zuzuordnen sind. Dadurch übersteigt der Zielwert der Herrn Dr. Blume für das Geschäftsjahr 2022 insgesamt zugesagten kurzfristig variablen Vergütung den Zielwert der langfristig variablen Vergütung. Vor diesem Hintergrund erklären wir vorsorglich 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 in drei Tranchen über ein, zwei und drei Jahre 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 Satz 1 (Festlegung von Leistungskriterien)

Die Leistungskriterien für den vorstehend unter f) beschriebenen IPO-Bonus wurden vor dem Zeitpunkt festgelegt, zu dem Herr Dr. Blume durch den IPO-Bonus zu besonderen Leistungen bei der Vorbereitung und im Nachgang des Börsengangs veranlasst werden soll. Höchstvorsorglich erklären wir gleichwohl eine Abweichung von Empfehlung G.7 Satz 1, da die Leistungskriterien nicht vor Beginn des laufenden Geschäftsjahrs festgelegt werden konnten. Diese Abweichung ist auf die Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 begrenzt und für die darauffolgenden Jahre wird dieser Empfehlung daher wieder entsprochen.

> h) G.10 Satz 2 (4-Jahre Bindungsfrist)

Über die dritte Tranche des vorstehend 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. Die Auszahlung des IPO-Bonus in drei Tranchen über ein, zwei und drei Jahre führt wie oben unter f) beschrieben nach Einschätzung des Aufsichtsrats zu einer zielgerichteten und angemessenen Incentivierung von Herrn Dr. Blume.

> i) 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 vorsorglich eine Abweichung von Empfehlung G.13 Satz 1.“

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

Auch unsere börsennotierten, mittelbaren 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.

Den Anregungen des DCGK wird entsprochen.

i **ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER VOLKSWAGEN AG**
<https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html>

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

i **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.

Dementsprechend waren die Aufgaben ab 1. Januar 2022 auf elf Vorstandsressorts aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“, zu dem unter anderem die Markengruppe „Volumen“ gehörte, waren die weiteren Geschäftsbereiche: „Einkauf“, „Technik“, „Finanzen“, „Personal und Truck & Bus“, „Integrität und Recht“, „Premium“, „Sport & Luxury“, „IT“, „China“ sowie „Volkswagen Pkw“. Mit Wirkung zum 1. Februar 2022 wurde ein weiterer Geschäftsbereich „Konzernvertrieb“ geschaffen.

Zum 1. September 2022 entwickelte der Volkswagen Konzern seine Konzernsteuerung weiter. Der Vorstand wurde verschlankt und erhielt in diesem Zug einen neuen Aufgabenzuschnitt: Die Geschäftsbereiche „Einkauf“ und „Konzernvertrieb“ wurden aufgelöst. Ferner wurde der Geschäftsbereich „Volkswagen Pkw“ in „Volumen“ umbenannt. Seitdem sind die Aufgaben auf zehn Vorstandsressorts aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“ sind die weiteren Geschäftsbereiche: „Technik“, „Finanzen“, „Personal und Truck & Bus“, „Integrität und Recht“, „Volumen“, „Premium“, „Sport & Luxury“, „IT“ sowie „China“. Dabei wird der Geschäftsbereich „Sport & Luxury“ vom Vorsitzenden des Vorstands in Personalunion geführt.

Den Vorstandsressorts schließt sich direkt die erweiterte Konzernleitung an, die die Funktionen „Konzernvertrieb“, „Konzernproduktion“, „Beschaffung“ und „Technikarchitektur“ 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 2022 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 über Fragen von grundsätzlicher Bedeutung sowie in wichtigen Angelegenheiten. Der Vorstand trifft seine Entscheidungen nach vorheriger gemeinsamer Aussprache oder – wenn kein Vorstandsmitglied widerspricht – im Umlauf-

verfahren. 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 Beschlussfassung des Vorstands regelt die vom Aufsichtsrat erlassene Geschäftsordnung für den Vorstand, die auf der Internetseite der Volkswagen AG unter <https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance.html> 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 Vorstands Ausschüsse: Produkte, Technologien, Investitionen, Digitale Transformation, Integrität und Compliance, Risikomanagement, Personal sowie Führungsfragen. In den Ausschüssen sind neben den jeweils zuständigen Vorstandsmitgliedern sowohl die relevanten Zentralbereiche als auch die relevanten Funktionen der Unternehmensbereiche vertreten.

Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. Er ist insbesondere in Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden. Turnusmäßig erörtert der Aufsichtsrat der Volkswagen AG 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 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 <https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance.html>. 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. Weiterführende Informationen zur Information des Aufsichtsrats durch den Vorstand sind im Bericht des Aufsichtsrats enthalten.

Für bestimmte Maßnahmen, insbesondere Geschäfte von grundlegender Bedeutung bestehen Zustimmungsvorbehalte zugunsten des Aufsichtsrats. Entscheidungsnotwendige Unterlagen sind den Aufsichtsratsmitgliedern rechtzeitig vor der Sitzung zuzuleiten.

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 und Auffassungen 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 trägt so zu einer erfolgreichen Führung des Unternehmens bei. Mit Blick auf die Beteiligung von Frauen und Männern im Vorstand gilt für die Volkswagen AG nunmehr ein zwingendes Beteiligungsgebot.

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 aufgestellten Anforderungen entspricht. Die Geschlechterverteilung entspricht den gesetzlichen Vorgaben (dazu „Angaben nach dem Führungspositionen-Gesetz“).

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. Im Jahr 2022 haben sich der Aufsichtsrat und der Vorstand im Zusammenhang mit der Neuordnung der Konzernsteuerung auch intensiv mit der langfristigen Nachfolgeplanung beschäftigt.

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 Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, 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 und Gesprächen des Vorsitzenden des Aufsichtsrats mit Investoren 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 Vertretern der Arbeitnehmer. Diese werden nach dem Mitbestimmungsgesetz von den Arbeitnehmern gewählt. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind von der Belegschaft zu wählende Beschäftigte des Unternehmens; die anderen drei Vertreter der Arbeitnehmer sind von der Belegschaft 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 Vorsitzende des Aufsichtsrats 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 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 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. Pandemiebedingt wurden Sitzungen auch virtuell abgehalten.

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 aufsichtsratspezifische Themen sowie in Abstimmung mit dem Vorstand über nicht aufsichtsratspezifische Themen. Näheres dazu 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. Wird der Abschlussprüfer als Sachverständiger zu einer Sitzung des Aufsichtsrats oder eines Ausschusses hinzugezogen, nehmen Vorstandsmitglieder 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 Teilnehmer, die Gegenstände der Tagesordnung, den wesentlichen Inhalt der Beratungen und die gefassten Beschlüsse wiederzugeben.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse können entscheiden, dass im Einzelfall Sachverständige und Auskunftspersonen zur Beratung über einzelne Gegenstände hinzugezogen werden.

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 <https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance.html> 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 gehörten bis zum 31. Juli 2022 jeweils zwei und seitdem jeweils 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. 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 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 Konzernlageberichts und der gesonderten nichtfinanziellen Erklärung einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Der Prüfungsausschuss befasst sich zudem mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, 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 <https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance.html> 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, und die Herren Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud und Matías Carnero Sojo. Dem Aufsichtsrat gehören Mitglieder verschiedener Altersklassen an. Unabhängige Aufsichtsratsmitglieder im Sinne der Empfehlung C.6 des DCGK sind aktuell jedenfalls Frau Hessa Sultan Al Jaber und Frau Julia Willie Hamburg 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 und Wolfgang Porsche 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 zu der 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 Familiengeschaftern mittelbar beherrschende Geschafter 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.
- > Die Besetzung des Vorstands hat sich während der Amtszeit der Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche mehrfach grundlegend geändert. Die derzeit amtierenden Vorstandsmitglieder sind seit maximal knapp fünf Jahren im Amt. Es bestehen daher keine Anhaltspunkte, dass sich die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche 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 und Wolfgang Porsche.
- > Die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche sind von ihrer Vergütung als Mitglieder des Aufsichtsrats nicht finanziell abhängig.

Auch abgesehen von ihrem jeweiligen Amt als Mitglieder des Aufsichtsrats stehen die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche 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 und Wolfgang Porsche 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 erfüllt. Die Anteilseignerseite kommt bei Würdigung aller Umstände des Einzelfalls aber zu der 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 sieben 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 grundlegend geändert.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat am 11. November 2022 das folgende neu gefasste Kompetenzprofil für das Gesamtgremium beschlossen – das zuvor bestehende Kompetenzprofil ist aus der Erklärung zur Unternehmensführung für das Geschäftsjahr 2021 ersichtlich: 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.
- > 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 Arbeitnehmerwahlen 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. Der Stand der Umsetzung des Kompetenzprofils und die Kompetenzen der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder ergeben sich aus der unten abgebildeten Qualifikationsmatrix.

QUALIFIKATIONSMATRIX¹

	Fahrzeuge – Herstellung/ Vertrieb	Automobil- branche	Forschung/ Entwicklung	Digitalisierung/ IT	Leitung/ Überwachung	Recht/ Compliance	Nachhaltigkeit/ 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	
Harald Buck	x	x							x	x
Daniela Cavallo		x			x				x	x
Matías Carnero Sojo	x	x			x	x			x	x
Julia Willie Hamburg					x		x			
Marianne Heiß	x	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	
Simone Mahler		x		x					x	x
Peter Mosch	x				x				x	x
Daniela Nowak	x	x								x
Hans Michel Piëch	x	x			x	x			x	
Ferdinand Oliver Porsche	x	x			x	x		x	x	
Wolfgang Porsche	x	x			x				x	
Hans Dieter Pötsch	x	x			x	x	x	x	x	
Jens Rothe	x	x			x				x	x
Conny Schönhardt	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.

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 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 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 befasst sich auch 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 und Herr Pötsch sind auch im Rahmen ihrer jeweiligen Tätigkeiten bei der BBDO Group Germany GmbH beziehungsweise bei der Porsche Automobil Holding SE mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung befasst. Frau Heiß ist auch Mitglied im ESG-Board der Omnicom Group Inc. und ESG-Expertin im Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE. Frau Heiß sowie die Herren Al-Mahmoud, Pötsch und Dr. Ferdinand Oliver Porsche verfolgen und begleiten die aktuellen Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung und bringen ihre Expertise in den Prüfungsausschuss der Volkswagen AG ein.

Weitere Einzelheiten zu den Kompetenzen der Aufsichtsratsmitglieder ergeben sich aus den Lebensläufen. Die Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder sind unter www.volkswagenag.com/de/group/executive-bodies.html abrufbar und werden jährlich aktualisiert.

Nominierungsausschuss und Aufsichtsrat haben das Diversitätskonzept, die konkreten Zusammensetzungsziele und das Kompetenzprofil (in seiner jeweils geltenden Fassung) auch mit Blick auf die Unterstützung des von der Qatar Holding Germany GmbH gemachten Vorschlags an die ordentliche Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2022 zur Wahl eines Aufsichtsratsmitglieds berücksichtigt. Auch bei den Wahlen der Vertreter der Arbeitnehmer durch die Arbeitnehmer und der gerichtlichen Bestellung eines weiteren neuen Aufsichtsratsmitglieds unter den Vertretern der Arbeitnehmer im Geschäftsjahr 2022 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 der Wirksamkeit der Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse abgeben und Verbesserungsmöglichkeiten vorschlagen können. Nach der Auswertung der Fragebögen werden in der Regel in der folgenden regulären Plenumsitzung das Ergebnis und Verbesserungsmöglichkeiten besprochen. Die letzte interne Selbstbeurteilung wurde im Zeitraum von Ende 2021 bis Anfang 2022 durchgeführt.

ANGABEN NACH DEM FÜHRUNGSPPOSITIONEN-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 der 56. ordentlichen Hauptversammlung am 22. Juni 2016 erfüllt, aufseiten der Arbeitnehmervertreter wird sie seit Beendigung der 57. ordentlichen Hauptversammlung am 10. Mai 2017 erreicht. Sowohl die Anteilseigner- als auch die Arbeitnehmerseite erfüllten die Quote am 31. Dezember 2022.

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 2022 lag der Frauenanteil in der aktiven Belegschaft in der ersten Führungsebene bei 14,2 (13,5)% und in der zweiten bei 19,7 (18,3)%.

VERGÜTUNGSBERICHT

Die Vergütungssysteme für die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat sowie der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 sind auf der Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/Remuneration.html 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 (Verhaltensgrundsätze) des Volkswagen Konzerns dient als zentrales Instrument, um das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden innerhalb der Belegschaft zu stärken. Das Wertefundament des Volkswagen Konzerns und die Grundlage der gemeinsamen Unternehmenskultur bilden die sieben Konzerngrundsätze (Volkswagen Group Essentials): Verantwortung, Aufrichtigkeit, Mut, Vielfalt, Stolz, Zusammenhalt und Zuverlässigkeit.

Compliance & Risikomanagement

Für den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns setzen wir auf ein vorausschauendes Risikomanagement und konzernweit einheitliche Rahmenbedingungen, basierend auf dem Compliance-Managementsystem. Dazu gehören die Themen:

- > Compliance. Die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, unternehmensinterner Richtlinien, ethischer Grundsätze sowie selbstverordneter Wertvorstellungen zum Schutz des Unternehmens und der Marken.
- > Hinweisgebersystem. Das Volkswagen Hinweisgebersystem ist die zentrale Anlaufstelle für Hinweise auf schwere Regelverstöße im Volkswagen Konzern. Im Fokus steht die Aufklärung schwerer Regelverstöße, durch die die Reputation oder die finanziellen Interessen des Unternehmens in schwerwiegender Weise beeinträchtigt werden können oder bei denen erheblich gegen die ethischen Grundwerte des Volkswagen Konzerns verstoßen wird.

- > **Wirtschaft und Menschenrechte.** Volkswagen bekennt sich umfassend zu seiner unternehmerischen Menschenrechtsverantwortung. Wir orientieren uns dabei maßgeblich an den UN (Vereinte Nationen) Leitprinzipien für „Wirtschaft und Menschenrechte“, abrufbar über den Internetauftritt der UN (United Nations Global Compact), die sich inhaltlich insbesondere auf die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte sowie die ILO (International Labor Organization) Kernarbeitsnormen, abrufbar über den Internetauftritt der ILO, beziehen.
- > **Korruptionsbekämpfung.** 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.

Selbstverpflichtungen und Grundsätze

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

Wir 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.

Kodex der Zusammenarbeit und Together4Integrity

Der Kodex der Zusammenarbeit bildet zusammen mit unserem Integritäts- und Compliance-Programm Together4Integrity (T4I) ein zentrales Fundament der Konzernstrategie NEW AUTO. Der Kodex beschreibt die Art und Weise der Kooperation im Konzernverbund sowie im täglichen Miteinander und enthält als Kern die Werte: aufrichtig, unkompliziert, vorbehaltlos, auf Augenhöhe und füreinander. T4I bündelt alle Aktivitäten für Integrität, Kultur, Compliance, Risikomanagement und Personalmanagement und schafft einen gemeinsamen Weg hin zu einer neuen Unternehmenskultur

MITGLIEDER DES VORSTANDS

(Mandate: Stand 31. Dezember 2022 beziehungsweise Datum des Ausscheidens aus dem Vorstand der Volkswagen AG)

DR. OLIVER BLUME (*1968)

Vorsitzender (seit 01.09.2022),
Markengruppe Sport & Luxury,
Vorsitzender des Vorstands der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
13.04.2018¹, bestellt bis: 2028
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- CARIAD SE, Wolfsburg (Vorsitz)³

MURAT AKSEL (*1972)

Einkauf (bis 31.08.2022),
01.01.2021 – 31.08.2022¹
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.08.2022):

- ⊙ ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav³
- ⊙ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg³

DR. ARNO ANTLITZ (*1970)

Finanzen,
IT (bis 31.01.2022),
01.04.2021¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}
- PowerCo SE, Salzgitter³
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (Vorsitz)³
- ⊙ Porsche Austria GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)³
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)³
- ⊙ Porsche Retail GmbH, Salzburg³
- ⊙ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing³
- ⊙ Volkswagen Group of America, Inc., Herndon (Vorsitz)³

RALF BRANDSTÄTTER (*1968)

Volkswagen Pkw (bis 30.06.2022),
Vorsitzender des Vorstands der
Marke Volkswagen Pkw (bis 30.06.2022),
China (seit 01.08.2022),
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen (China)
Investment Co. Ltd. (seit 01.08.2022)
01.01.2022¹, bestellt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- CARIAD SE, Wolfsburg³
- ⊙ Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Beijing³
- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun (stv. Vorsitz)²
- ⊙ Mobility Asia Smart Technology Co. Ltd., Beijing³
- ⊙ SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai (stv. Vorsitz)²
- ⊙ Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd., Hefei (Vorsitz)³
- ⊙ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing (Vorsitz)³

DR.-ING. HERBERT DIESS (*1958)

Vorsitzender (bis 31.08.2022),
Markengruppe Volumen (bis 31.08.2022),
China (bis 31.07.2022)
01.07.2015 – 31.08.2022¹
Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate (am 31.08.2022):

- AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)³
- CARIAD SE, Wolfsburg (Vorsitz)³
- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun²
- ⊙ Porsche Austria GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)³
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)³
- ⊙ Porsche Retail GmbH, Salzburg³
- ⊙ SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai (stv. Vorsitz)²
- ⊙ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing (Vorsitz)³

DR. JUR. MANFRED DÖSS (*1958)

Integrität und Recht (seit 01.02.2022)
01.02.2022¹, bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)³
- TRATON SE, München^{3,4}
- ⊙ Grizzlys Wolfsburg GmbH, Wolfsburg²

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

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

MARKUS DUESMANN (*1969)

Markengruppe Premium,
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG
01.04.2020¹, bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- FC Bayern München AG, München (stv. Vorsitz)²
- Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Beijing (Vorsitz)³
- Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Vorsitz)³
- Bentley Motors Ltd., Crewe³
- Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna³
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun³
- SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai³
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing³

GUNNAR KILIAN (*1975)

Personal und Truck & Bus
13.04.2018¹, bestellt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- MAN Energy Solutions SE, Augsburg (Vorsitz)³
- MAN Truck & Bus SE, München³
- PowerCo SE, Salzgitter³
- TRATON SE, München^{3,4}
- Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)³
- Wolfsburg AG, Wolfsburg (Vorsitz)²
- Allianz für die Region GmbH, Braunschweig²
- Autostadt GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)³
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun³
- Scania AB, Södertälje³
- Scania CV AB, Södertälje³
- Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)³

THOMAS SCHÄFER (*1970)

Markengruppe Volumen (seit 01.09.2022),
Vorsitzender des Vorstands der
Marke Volkswagen Pkw (seit 01.07.2022),
01.07.2022¹, bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun²
- SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai²
- SEAT, S.A., Martorell (Vorsitz)³
- ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav (Vorsitz)³

THOMAS SCHMALL-VON WESTERHOLT (*1964)

Technik,
Vorsitzender des Vorstands der
Volkswagen Group Components,
01.01.2021¹, bestellt bis: 2023
Staatsangehörigkeit: deutsch, brasilianisch

Mandate:

- PowerCo SE, Salzgitter (Vorsitz)³
- Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg³
- Wolfsburg AG, Wolfsburg²
- Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice²

HAUKE STARS (*1967)

IT (seit 01.02.2022)
01.02.2022¹, bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- CARIAD SE, Wolfsburg³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}
- PowerCo SE, Salzgitter³
- RWE AG, Essen^{2,4}
- Kühne + Nagel International AG, Schindllegg^{2,4}

HILTRUD DOROTHEA WERNER (*1966)

Integrität und Recht (bis 31.01.2022)
01.02.2017 – 31.01.2022¹
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.01.2022):

- AUDI AG, Ingolstadt³
- CARIAD SE, Wolfsburg³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart³
- MAN Energy Solutions SE, Augsburg³
- Mitteldeutsche Flughafen AG, Leipzig (Vorsitz)²

HILDEGARD WORTMANN (*1966)

Vertrieb (bis 31.08.2022)
01.02.2022 – 31.08.2022¹
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.08.2022):

- CARIAD SE, Wolfsburg³
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig³
- Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Beijing³
- Audi of America, LLC, Herndon (Vorsitz)³
- FAW-Audi Sales Co., Ltd., Hangzhou³
- Ferrovial S.A., Madrid^{2,4}
- Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- Porsche Retail GmbH, Salzburg³

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

- 1 Beginn der jeweiligen 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 2022 beziehungsweise Datum des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG oder des Eintretens nach dem 31. Dezember 2022)

HANS DIETER PÖTSCH (*1951)

Vorsitzender (seit 07.10.2015),
Vorsitzender des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE
07.10.2015¹, gewählt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Bertelsmann Management SE, Gütersloh²
- Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh²
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}
- TRATON SE, München (Vorsitz)^{3,4}
- Wolfsburg AG, Wolfsburg²
- Autostadt GmbH, Wolfsburg³
- 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),
1. Vorsitzender der IG Metall
20.11.2015¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Robert Bosch GmbH, Stuttgart²

DR. HUSSAIN ALI AL ABDULLA (*1957)

Staatsminister
22.04.2010 – 12.05.2022¹
Staatsangehörigkeit: katarisch

Mandate (am 12.05.2022):

- Gulf Investment Corporation, Safat/Kuwait (Board member)²
- Qatar Supreme Council for Economic Affairs and Investment, Doha (Board member)²

DR. HESSA SULTAN AL JABER (*1959)

Ehemalige Ministerin für Informations- und Kommunikationstechnologie, Qatar
22.06.2016¹, gewählt bis: 2024
Staatsangehörigkeit: katarisch

Mandate:

- Malomatia, Doha (Vorsitz)²
- MEEZA, Doha²
- Qatar Satellite Company (Es'hailSat), Doha (Vorsitz)²
- Trio Investment, Doha (Vorsitz)²

MANSOOR EBRAHIM AL-MAHMOUD (*1974)

Chief Executive Officer der
Qatar Investment Authority
12.05.2022¹, gewählt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: katarisch

Mandate:

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

DR. BERND ALTHUSMANN (*1966)

Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
14.12.2017 – 08.11.2022¹
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 08.11.2022):

- Deutsche Messe AG, Hannover (stv. Vorsitz)²
- Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven (Vorsitz)²
- JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven (Vorsitz)²
- JadeWeserPort Realisierungs- Beteiligungs-GmbH, Wilhelmshaven (Vorsitz)²
- Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Oldenburg (Vorsitz)²
- Transformationsagentur Niedersachsen GmbH, Hannover²

HARALD BUCK (*1962)

Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
04.10.2022¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}

MATÍAS CARNERO SOJO (*1968)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats SEAT
01.04.2021¹, bestellt bis 2027
Staatsangehörigkeit: spanisch

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

- 1 Beginn der jeweiligen Aufsichtsrats Tätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.
- 2 Konzernexternes Mandat.
- 3 Konzerninternes Mandat.
- 4 Börsennotiert.

DANIELA CAVALLO (*1975)

Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats
der Volkswagen AG

11.05.2021¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: italienisch, deutsch

Mandate:

- PowerCo SE, Salzgitter³
- TRATON SE, München^{3,4}
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (stv. Vorsitz)³
- Wolfsburg AG, Wolfsburg²
- Allianz für die Region GmbH, Braunschweig²
- Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice²
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- SEAT, S.A., Martorell³
- ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav³
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg³
- Volkswagen Group Services GmbH³

DR. JUR. HANS-PETER FISCHER (*1959)

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen
Management Association e.V.

01.01.2013 – 12.05.2022¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 12.05.22):

- Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg³

JULIA WILLIE HAMBURG (*1986)

Niedersächsische Kultusministerin

08.11.2022¹; entsandt bis: 2023

Staatsangehörigkeit: Deutsch

MARIANNE HEIß (*1972)

Chief Executive Officer der BBDO Group

Germany GmbH, Düsseldorf

14.02.2018¹, gewählt bis: 2023

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart^{2,4}

DR.-ING. ARNO HOMBURG (*1968)

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen
Management Association e.V.

12.05.2022¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg³

DR. GÜNTHER HORVATH (*1952)

Geschäftsführer und zugleich
selbstständiger Rechtsanwalt bei der

Dr. Günther J. Horvath Rechtsanwalt GmbH

28.02.2023¹

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate (am 28.02.2023):

- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart^{2,4}

ULRIKE JAKOB (*1960)

Stv. Vorsitzende des Betriebsrats der Volkswagen AG

Werk Kassel (bis 04.05.2022)

10.05.2017 – 12.05.2022¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

DR. LOUISE KIESLING (*1957)

Unternehmerin

30.04.2015 – 09.12.2022¹

Staatsangehörigkeit: österreichisch

SIMONE MAHLER (*1971)

Vorsitzende des gemeinsamen Betriebsrats der

VW Financial Services AG und

Volkswagen Bank GmbH

12.05.2022¹; bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- EURO-Leasing GmbH, Sittensen³
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig³
- Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg³

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

PETER MOSCH (*1972)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG

18.01.2006¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt (stv. Vorsitz)³
- Audi Pensionskasse – Altersversorgung der AUTO UNION GmbH, VVaG, Ingolstadt³
- CARIAD SE, Wolfsburg (stv. Vorsitz)³
- Audi Stiftung für Umwelt GmbH, Ingolstadt³

BERTINA MURKOVIC (*1957)

Vorsitzende des Betriebsrats Volkswagen

Nutzfahrzeuge

10.05.2017 – 12.05.2022¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 12.05.2022):

- MOIA GmbH, Berlin³

DANIELA NOWAK (*1970)

Vorsitzende des Betriebsrats der Volkswagen AG
Werk Braunschweig

12.05.2022¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg³

DR. JUR. HANS MICHEL PIËCH (*1942)

Rechtsanwalt

07.08.2009¹, gewählt bis: 2024

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- 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., Salzburg³
- Schmittenhöhebahn AG, Zell am See²

- 1 Beginn der jeweiligen Aufsichtsrats Tätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.
- 2 Konzernexternes Mandat.
- 3 Konzerninternes Mandat.
- 4 Börsennotiert.

DR. JUR. FERDINAND OLIVER PORSCHE (*1961)

Vorstand der Familie Porsche AG

Beteiligungsgesellschaft

07.08.2009¹, gewählt bis: 2024

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart^{2,4}
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg³

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

24.04.2008¹, gewählt bis: 2023

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- 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., Salzburg³
- Schmittenhöhebahn AG, Zell am See²

JENS ROTHE (*1970)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats

der Volkswagen Sachsen GmbH

22.10.2021¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau (stv. Vorsitz)³

CONNY SCHÖNHARDT (*1978)

Gewerkschaftssekretärin, Leiterin der Stabsstelle

Mobilität und Fahrzeugbau beim IG Metall Vorstand

21.06.2019¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- CARIAD SE, Wolfsburg³
- PowerCo SE, Salzgitter³
- Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig³

STEPHAN WEIL (*1958)

Niedersächsischer Ministerpräsident

19.02.2013¹, entsandt bis: 2023

Staatsangehörigkeit: deutsch

WERNER WERESCH (*1961)

Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses des

Betriebsrats der Porsche Automobil Holding SE und

Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats

der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

21.02.2019 – 30.09.2022¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS**STAND 31. DEZEMBER 2022****Mitglieder des Präsidiums**

Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)

Jörg Hofmann (stv. Vorsitz)

Daniela Cavallo

Peter Mosch

Dr. Hans Michel Piëch

Dr. Wolfgang Porsche

Jens Rothe

Stephan Weil

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

Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)

Jörg Hofmann (stv. Vorsitz)

Daniela Cavallo

Stephan Weil

Mitglieder des Prüfungsausschusses

Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud (Vorsitz)

Daniela Cavallo (stv. Vorsitz)

Marianne Heiß

Dr. Ferdinand Oliver Porsche

Jens Rothe

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 jeweiligen Aufsichtsrats Tätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.
- 2 Konzernexternes Mandat.
- 3 Konzerninternes Mandat.
- 4 Börsennotiert.

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Vermerk über die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, der mit dem Konzernlagebericht zusammengefasst wurde, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft. Die in der Anlage genannten Bestandteile des Lageberichts sowie die dort aufgeführten Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im Lagebericht 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 Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, 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 Lageberichts ab.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts 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 Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks 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. 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 Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Jahresabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Jahresabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Jahresabschlusses 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 Sachverhalt

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 strafrechtlichen, 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 2022 gebildeten Rückstellungen unterliegen infolge der fortlaufenden 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 sind, ist dabei in hohem Maße durch die Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter beeinflusst. Wie im Anhang dargestellt, haben die gesetzlichen Vertreter bei ihren Einschätzungen und Annahmen ins-

besondere berücksichtigt, dass die Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten und inzwischen überwiegend abgeschlossenen Maßnahmen zur Aufklärung der Dieseldematik 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 infolge der Dieseldematik 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 erfolgte darüber hinaus auch eine regelmäßige Durchsicht öffentlich verfügbarer Informationen, wie z.B. Medienberichterstattung.

Wir haben zudem das Mengen- und Wertgerüst der Rückstellungen 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 Dieseldematik ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Dieseldematik einschließlich der Ausführungen zu den zugrunde liegenden Ursachen, zu der Kenntnislage von Vorstandsmitgliedern sowie zu den Auswirkungen auf diesen Abschluss sind im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse des Geschäftsjahres“, Unterabschnitt „Dieseldematik“, sowie in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ und „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 14 „sonstige betriebliche Aufwendungen“ des Anhangs und im Lagebericht im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“, Abschnitt „Rechtsrisiken“, dort im Unterabschnitt „Dieseldematik“ enthalten.

2. 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 im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume war die Vollständigkeit und Bewertung von Rückstellungen aus Gewährleistungsverpflichtungen 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 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 Anhang des Abschnitts „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ sowie im Abschnitt „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 9 „Rückstellungen“.

3. WERTHALTIGKEIT DER ANTEILE AN VERBUNDENEN UNTERNEHMEN

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Zur Beurteilung der Werthaltigkeit der Anteile an verbundenen Unternehmen überprüft die Gesellschaft jährlich anhand der Planungsrechnungen der verbundenen Unternehmen, ob sich Hinweise auf eine voraussichtlich dauernde Wertminderung eines bilanzierten Anteils an einem verbundenen Unternehmen ergeben. Das Ergebnis der Ermittlung eines möglichen außerplanmäßigen Abschreibungsbedarfs der Anteile an verbundenen Unternehmen 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 beizulegende Zeitwert der Anteile an verbundenen Unternehmen wird grundsätzlich als Barwert unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt.

Neben den weiterhin bestehenden, jedoch regional unterschiedlichen, Auswirkungen der COVID-19-Pandemie, haben sich im Geschäftsjahr 2022 insbesondere Produktionsunterbrechungen aufgrund der Versorgungsengpässe bei Halbleitern und die unmittelbaren sowie mittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts auf die Zahlungsmittelzuflüsse der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT sowie ihrer verbundenen Unternehmen ausgewirkt und können auch die weitere Entwicklung der Zahlungsmittelzuflüsse beeinflussen. Weiterhin haben sich die für die Ermittlung der Diskontierungszinssätze relevanten Kapitalmarktzinsen erhöht.

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 Marktanteile der Elektrofahrzeuge und der zu erzielenden Margen sowie der langfristigen Wachstumsraten zu berücksichtigen sind. Wachstumserwartungen 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 jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze sowie der angenommenen langfristigen Wachstumsraten.

Vor diesem Hintergrund, der Wesentlichkeit der Anteile an verbundenen Unternehmen in Relation zur Bilanzsumme, der der Bewertung zugrunde liegenden Komplexität sowie der im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume war der Wertminderungstest für die Anteile an verbundenen Unternehmen im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Überprüfung der Werthaltigkeit unter Einbindung von Bewertungsexperten nachvollzogen. Insbesondere haben wir die Verfahren zur Identifikation von Hinweisen für das Vorliegen einer voraussichtlich dauerhaften Wertminderung der bilanzierten Anteile an verbundenen Unternehmen gewürdigt. In diesem Zusammenhang haben wir gewürdigt, ob die Verfahren geeignet sind, objektive Hinweise auf einen niedrigeren beizulegenden Wert infolge einer länger anhaltenden Wertminderung zu geben und ob die Verfahren stetig zum Vorjahr durchgeführt wurden. Dabei haben wir die rechnerische Richtigkeit der verwendeten Bewertungsmodelle nachvollzogen.

Den im Volkswagen-Konzern eingerichteten Planungsprozess, in den die verbundenen Unternehmen einbezogen sind, 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 von der Gesellschaft implementierten Kontrollen zur Überleitung der Planungen der verbundenen Unternehmen in die

Konzernplanung befasst. Als Ausgangspunkt haben wir die von den gesetzlichen Vertretern erstellte und vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommene operative Fünf-Jahresplanung des Volkswagen-Konzerns mit den Planwerten in den zugrunde liegenden Wertminderungstests abgeglichen.

Die wesentlichen Prämissen der Planung für die unter Berücksichtigung von Risiko- und Wesentlichkeitsaspekten ausgewählten verbundenen Unternehmen 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.

Die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts, der regional unterschiedlichen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf bedeutsame Absatzgebiete und der Versorgungsengpässe mit Halbleitern auf die Entwicklung der Zahlungsmittelzuflüsse der einzelnen relevanten verbundenen Unternehmen haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen und mit aktuellen Markterwartungen verglichen. Darüber hinaus haben wir Erwartungen zur Entwicklung der Marktanteile und Herstellungskosten von batterieelektrischen Fahrzeugen 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 methodisch nachvollzogen.

Ferner haben wir die Sensitivitätsanalysen der gesetzlichen Vertreter beurteilt, um ein mögliches außerplanmäßiges Abschreibungsrisiko bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen der Bewertung einschätzen zu können.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Werthaltigkeit der Anteile an verbundenen Unternehmen keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den bezüglich der Anteile an verbundenen Unternehmen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angaben im Anhang im Abschnitt "Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze" sowie im Abschnitt „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 1 „Anlagevermögen“ zu den Finanzanlagen sowie im Abschnitt „Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung“ Textziffer 15 „Finanzergebnis“. Weitere Angaben finden sich im Lagebericht im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ im Abschnitt „Risiken und Chancen“, Unterabschnitt „Risiken aus der Werthaltigkeit von Goodwill beziehungsweise Markennamen und aus Beteiligungen“.

Hinweis zur Hervorhebung eines Sachverhalts – Immanentes Risiko aufgrund von Unsicherheiten bezüglich der Rechtskonformität der Auslegung der EU-Taxonomieverordnung

Wir verweisen auf die Ausführungen der gesetzlichen Vertreter in Abschnitt „EU-Taxonomie“ des Lageberichts hinsichtlich der Angaben zur EU-Taxonomie. Dort wird beschrieben, dass die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte Formulierungen und Begriffe enthalten, die noch Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Die gesetzlichen Vertreter legen dar, wie sie die erforderlichen Auslegungen der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten

Rechtsakte vorgenommen haben. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht ist diesbezüglich nicht modifiziert.

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 Erklärung 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 Jahresabschluss und zum Lagebericht 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 Jahresabschluss, Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolo- sen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft 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, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zu-

künftigen 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 Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss 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 Jahresabschluss und zum Lagebericht 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 Jahresabschlusses und Lageberichts 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 Jahresabschluss und im Lagebericht 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 aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft 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 der Gesellschaft 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 Jahresabschluss und im Lagebericht 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 die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt;
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht 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 Mängel im internen Kontrollsystem, 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 Jahresabschlusses 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 EINHALTUNG DER RECHNUNGSLEGUNGSPFLICHTEN NACH § 6B ABS. 3 ENWG

Prüfungsurteil

Wir haben geprüft, ob die Gesellschaft ihre Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 eingehalten hat. Nach unserer Beurteilung wurden die Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten in allen wesentlichen Belangen eingehalten.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der Einhaltung der Pflichten zur Führung getrennter Konten in Übereinstimmung mit § 6b Abs. 5 EnWG unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung nach § 6b Abs. 5 Energiewirtschaftsgesetz (IDW PS 610 n.F. (07.2021)) durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung der Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG“ weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir wenden als Wirtschaftsprüfungsgesellschaft die Anforderungen des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) an. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zur Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG zu dienen.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER FÜR DIE EINHALTUNG DER RECHNUNGSLEGUNGSPFLICHTEN NACH § 6B ABS. 3 ENWG

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Pflichten zur Führung getrennter Konten einzuhalten.

VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DER EINHALTUNG DER RECHNUNGSLEGUNGSPFLICHTEN NACH § 6B ABS. 3 ENWG

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die gesetzlichen Vertreter ihre Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten in allen wesentlichen Belangen eingehalten haben.

Ferner umfasst unsere Zielsetzung, einen Vermerk in den Bestätigungsvermerk aufzunehmen, der unser Prüfungsurteil zur Einhaltung der Rechnungslegungspflichten nach § 6b Abs. 3 EnWG beinhaltet.

Die Prüfung der Einhaltung der Pflichten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 5 EnWG zur Führung getrennter Konten umfasst die Beurteilung, ob die Zuordnung der Konten zu den Tätigkeiten nach § 6b Abs. 3 Sätze 1 bis 4 EnWG sachgerecht und nachvollziehbar erfolgt ist und der Grundsatz der Stetigkeit beachtet wurde.

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der beigefügten Datei VWAG_JA_HGB_2022_12_31_DE.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts (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 Jahresabschlusses und des Lageberichts 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 beigefügten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts 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 Jahresabschlusses und des Lageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Jahresabschluss und zum beigefügten Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 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 beigefügten Datei enthaltenen Wiedergaben des Jahresabschlusses und des Lageberichts 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 Abschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) 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 Jahresabschlusses und des Lageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 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 der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS 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 Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts ermöglichen.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 12. Mai 2022 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 13. Dezember 2022 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind seit dem Geschäftsjahr 2020 als Abschlussprüfer 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 Jahresabschluss und dem geprüften Lagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Jahresabschluss und Lagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Jahresabschlusses und des geprüften Lageberichts 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 Christian Hantke.

Anlage zum Bestätigungsvermerk:

1. NICHT INHALTLICH GEPRÜFTE BESTANDTEILE DES LAGEBERICHTS

Folgenden Bestandteil des Lageberichts haben wir nicht inhaltlich geprüft:

- die auf der im Lagebericht angegebenen Internetseite veröffentlichte Erklärung zur Unternehmensführung, die Bestandteil des Lageberichts ist,
- die in Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ im Absatz „Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems“ enthaltenen lageberichtsfremden Angaben.

Lageberichtsfremde Angaben im Lagebericht sind Angaben, die nicht nach §§ 289, 289a bzw. nach §§ 289b bis 289f HGB vorgeschrieben sind.

2. WEITERE SONSTIGE INFORMATIONEN

Die „Sonstigen Informationen“ umfassen die folgenden Bestandteile des Geschäftsberichts, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben:

- den nichtfinanziellen Bericht,

Zu den „sonstigen Informationen“ zählen ferner weitere, für den Geschäftsbericht vorgesehene Bestandteile, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung des Bestätigungsvermerks erlangt haben, insbesondere die Abschnitte:

- die Versicherung der gesetzlichen Vertreter,
- den Vergütungsbericht.

3. INFORMATIONEN DES UNTERNEHMENS AUßERHALB DES GESCHÄFTSBERICHTS, AUF DIE IM LAGEBERICHT VERWIESEN WIRD

Der Lagebericht enthält weitere Querverweise auf Internetseiten der Gesellschaft. Die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir nicht inhaltlich geprüft.

Hannover, 3. März 2023

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Hantke
Wirtschaftsprüfer

Anlage

gemäß §§ 21 ff des Gesetzes zur Förderung der Entgelttransparenz zwischen Frauen und Männern – Entgelttransparenzgesetz (EntgTranspG) zum Lagebericht der Volkswagen AG nach § 289 HGB:

Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit

Entgeltbericht

(gemäß §§ 21ff. des Gesetzes zur Förderung der Entgelttransparenz zwischen Frauen und Männern)

Am 6. Juli 2017 ist das Gesetz zur Förderung der Entgelttransparenz zwischen Frauen und Männern (Entgelttransparenzgesetz – EntgTranspG) in Kraft getreten. Das Gesetz verpflichtet Arbeitgeber mit mehr als 500 Beschäftigten, sofern sie zur Aufstellung eines Lageberichts nach den §§ 264 und 289 HGB verpflichtet sind, einen Bericht zur Gleichstellung und Entgeltgleichheit zu erstellen. In diesem Bericht sollen Maßnahmen zur Förderung der Gleichstellung von Frauen und Männern und deren Wirkungen sowie Maßnahmen zur Herstellung der Entgeltgleichheit für Frauen und Männer dargestellt werden.

Der Bericht muss nach Geschlecht aufgeschlüsselte Angaben zur durchschnittlichen Gesamtzahl der Beschäftigten sowie zur durchschnittlichen Zahl der Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigten enthalten.

Dieser gesetzlichen Verpflichtung kommen wir im Folgenden nach.

1. MASSNAHMEN ZUR FÖRDERUNG DER GLEICHSTELLUNG VON FRAUEN UND MÄNNERN UND DEREN WIRKUNGEN

Die Gleichstellung von Männern und Frauen ist ein zentrales Anliegen der Personalpolitik der Volkswagen AG. Bereits im Jahr 2011 hat sich unser Unternehmen in einer freiwilligen Selbstverpflichtung erstmals differenzierte Ziele für den Frauenanteil in allen Beschäftigtengruppen der Belegschaft in Deutschland gegeben.

Für die Volkswagen AG haben wir gemäß § 76 Abs. 4 des deutschen Aktiengesetzes Ziele im Hinblick auf Frauenanteile im Management formuliert. Im Einklang mit dem Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen und § 76 Abs. 4 des Aktiengesetzes hat sich die Volkswagen AG für den Zeitraum bis zum Jahresende 2025 einen Frauenanteil von 16,5% für die erste Führungsebene (Oberes Management, Top-Management und Markenvorstand) und von 23,4% für die zweite Führungsebene (Managementkreis) innerhalb der aktiven Belegschaft (Gesamtbelegschaft ohne Auszubildende, Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit und Beschäftigte in der Entnahmephase Wertpapiere) zum Ziel gesetzt. Zum 31. Dezember 2022 lag der Frauenanteil in der aktiven Belegschaft in der ersten Führungsebene bei 14,2% und in der zweiten bei 19,7%. Über die erreichten Ist-Stände sowie die aktuellen Zielpfade werden Konzernvorstand und Aufsichtsrat regelmäßig unterrichtet. International steuern wir die Frauenanteile im Management durch unsere Personalstrategie. Im Rahmen des Diversity-Index sind hier weltweit Ziele für alle Marken und Gesellschaften definiert worden, die wir kontinuierlich analysieren und als Steuerungsinstrument einsetzen.

Verschiedene Programme zur Förderung von Frauen auf allen Hierarchieebenen sind sowohl auf der zentralen Konzernebene wie in den Marken und Gesellschaften fester Bestandteil unserer Personalpolitik. Auch im Jahr 2022 ist es uns damit gelungen, die Anteile von Frauen in verantwortlichen Positionen weiter zu steigern.

2. MASSNAHMEN ZUR HERSTELLUNG DER ENTGELTGLEICHHEIT VON FRAUEN UND MÄNNERN

Die Vergütung richtet sich entsprechend der Beschäftigtengruppe nach der ausgeübten Tätigkeit beziehungsweise den Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten.

3. AUFGESCHLÜSSELTE ANGABEN DER VOLKSWAGEN AG ZU DEN BESCHÄFTIGTEN GEMÄSS ENTGELTTRANSPARENZGESETZ

	GESAMT		VOLLZEIT		TEILZEIT	
	absolut	in %	absolut	in %	absolut	in %
Im Jahresdurchschnitt 2016						
Gesamtbelegschaft	117.536	100,0	112.775	100,0	4.761	100,0
Männlich	97.636	83,1	96.740	85,8	896	18,8
Weiblich	19.900	16,9	16.035	14,2	3.865	81,2
Im Jahresdurchschnitt 2022						
Gesamtbelegschaft	120.923	100,0	112.880	100,0	8.043	100,0
Männlich	98.551	81,5	96.121	85,2	2.430	30,2
Weiblich	22.373	18,5	16.759	14,8	5.614	69,8

Alle Zahlen im Bericht sind jeweils für sich gerundet; dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Datenbasis: Volkswagen AG, inklusive Beschäftigte in Konzernleihe bei Tochterunternehmen