

Abschluss Volkswagen AG

Bilanz der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2023

Mio €	Anhang	31.12.2023	31.12.2022
Aktiva			
Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	1	1.516	1.167
Sachanlagen	1	8.619	8.409
Finanzanlagen	1	145.517	138.940
		155.652	148.516
Umlaufvermögen			
Vorräte	2	6.786	7.816
Forderungen und Sonstige Vermögensgegenstände	3	28.208	59.700
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten	4	6.980	9.122
		41.974	76.638
Rechnungsabgrenzungsposten		128	73
Bilanzsumme		197.754	225.227
Passiva			
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	5	1.283	1.283
Stammaktien		755	755
Vorzugsaktien		528	528
Kapitalrücklage	6	15.021	15.021
Gewinnrücklagen	7	21.363	11.998
Bilanzgewinn		4.526	12.021
		42.193	40.323
Sonderposten mit Rücklageanteil	8	17	17
Rückstellungen	9	44.194	46.323
Verbindlichkeiten	10	110.039	137.276
Rechnungsabgrenzungsposten	11	1.312	1.288
Bilanzsumme		197.754	225.227

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 2023

Mio €	Anhang	2023	2022
Umsatzerlöse	12	92.413	79.491
Herstellungs- und Anschaffungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen		-86.748	-79.499
Bruttoergebnis vom Umsatz		5.665	-8
Vertriebskosten		-5.620	-5.391
Allgemeine Verwaltungskosten		-1.832	-1.901
Sonstige betriebliche Erträge	13	6.327	9.332
Sonstige betriebliche Aufwendungen	14	-6.263	-7.334
Finanzergebnis	15	9.091	16.950
Abschreibungen auf Finanzanlagen		-	-125
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-1.125	955
Ergebnis nach Steuern = Jahresüberschuss		6.243	12.477

Anhang zum Jahresabschluss der Volkswagen AG per 31.12.2023

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, Elektrizitätsverteilung sowie Messstellenbetrieb 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) sowie der Messstellenbetrieb 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.volkswagen-group.com/de/investoren-15766 abrufbar.

Der Vorstand hat den Jahresabschluss am 20. Februar 2024 aufgestellt. Mit dem 20. Februar 2024 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 17. November 2023 die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG abgegeben.

Die Erklärung ist dauerhaft unter <https://www.volkswagen-group.com/de/erklaerungen-15792> 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 (NOx)- Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass bei Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden und dieser Motortyp weltweit in rund elf Millionen Fahrzeugen verbaut worden sei. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Diese Softwarefunktion wurde ab 2006 ohne Wissen der Vorstandsebene entwickelt und implementiert. Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

Auch gibt es keine Erkenntnisse, dass den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen im Nachgang zur Veröffentlichung der Studie des International Council on Clean Transportation im Mai 2014 ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ als Ursache der hohen NOx-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 2023 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen.

Die im Zusammenhang mit der Dieselthematik bestehenden Eventualverbindlichkeiten im Sinne des IAS 37 betragen insgesamt 3,9 Mrd. € (Vorjahr: 4,1 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 Dieselthematik stehenden Sammel- und Masseverfahren und Strafverfahren/Ordnungswidrigkeiten, soweit sie bewertbar sind.

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

RUSSLAND-UKRAINE-KONFLIKT

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. Im Geschäftsjahr 2023 zeichnete sich in den Märkten teilweise eine Normalisierung ab.

Volkswagen hatte vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und den daraus resultierenden Folgen entschieden, die Produktion von Fahrzeugen in Russland zunächst einzustellen. Ebenfalls wurde der Fahrzeugexport nach Russland gestoppt. Ergänzend dazu sind auch bei Lieferung von Ersatzteilen beziehungsweise der Bereitstellung von technischen Informationen die jeweiligen Sanktionsvorgaben einzuhalten.

Auch im Geschäftsjahres 2023 entspannte sich der Russland-Ukraine-Konflikt nicht. Daher wurde bei der Volkswagen AG die Einstellung der geschäftlichen Tätigkeit in Russland weiter konkretisiert. In diesem Zusammenhang wurden weitere Verkaufsverhandlungen mit verschiedenen Investoren fortgeführt beziehungsweise abgeschlossen.

Am 18. Mai 2023 hat die Volkswagen AG den Verkauf seiner Anteile an der OOO Volkswagen Group Rus (Volkswagen Group Rus), Kaluga/Russland, und ihren lokalen Tochtergesellschaften (OOO Volkswagen Components and Services, Kaluga/Russland, OOO Scania Leasing, Moskau/Russland, OOO Scania Finance, Moskau/Russland, OOO Scania Insurance, Moskau/Russland) an OOO ART-FINANCE, Moskau/Russland, die von dem russischen Händler AO Ailon Automotive Group, Moskau/Russland, unterstützt wird, abgeschlossen. Mit Registrierung der Transaktion am 22. Mai 2023 ging das Eigentum an den Anteilen der Volkswagen Group Rus von der Verkäuferseite auf den Käufer über. Die Transaktion umfasst die Produktionsstätten in Kaluga, die Importeursstruktur der Konzernmarken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, AUDI, ŠKODA, Bentley, Lamborghini und Ducati für mögliches After-Sales-Geschäft und die Lageraktivitäten sowie die Scania Finanzdienstleistungsaktivitäten mit allen zugehörigen Mitarbeitern.

Die Volkswagen AG hatte in diesem Zusammenhang bereits im Geschäftsjahr 2022 Wertberichtigungen vorgenommen und entsprechende Vorsorgen getroffen. Der Verkaufspreis beträgt 0,1 Mrd. €. Aus dem Verkauf der Anteile an der Volkswagen Group Rus ergibt sich ein Abgangsverlust in Höhe von 0,1 Mrd. € im Berichtszeitraum 2023, welcher im Finanzergebnis ausgewiesen ist.

Siehe hierzu auch die Erläuterungen im Konzernlagebericht 2023, 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 25% der Vorzugsaktien der Porsche AG (einschließlich Mehrzuteilungen) zu einem Wert von rund 9,4 Mrd. € erfolgreich bei Investoren platziert werden. Die stimmrechtslosen Vorzugsaktien der Porsche AG werden seit dem 29. September 2022 im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt. Seit Beendigung der Stabilisierungsperiode am 11. Oktober 2022 beträgt der Free-Float der Vorzugsaktien 24,2 % des Vorzugsaktienkapitals der Porsche AG.

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), zu einem Kaufpreis von rd. 10,1 Mrd. € veräußert. Der Vollzug des Erwerbs der Stammaktien fand in zwei Tranchen statt.

Der Mittelzufluss für die Vorzugsaktien sowie die erste Tranche der Stammaktien erfolgte zu Beginn des vierten Quartals 2022.

Aufgrund des Beschlusses auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 bestand die Verpflichtung zur Zahlung einer 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 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.

Aus dem Verkauf der Anteile hat die Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, einen Ertrag in Höhe von 13,2 Mrd. € erzielt, der im Vorjahr über die Ergebnisabführung im Finanzergebnis der Volkswagen AG enthalten war.

Die Beschäftigten der Volkswagen AG haben über eine Einmalzahlung am wirtschaftlichen Erfolg der Platzierung der Vorzugsaktien und der Veräußerung der Stammaktien an der Porsche AG partizipiert.

Insgesamt betrug der dafür im Geschäftsjahr 2022 aufwandswirksam erfasste Bonus an die Mitarbeiter der Volkswagen AG 0,3 Mrd. €.

Für detailliertere Informationen wird auf die Erläuterungen im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022 verwiesen.

Wesentliche Kapitalmaßnahmen

Zur Finanzierung der gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen der Volkswagen Finanzdienstleistungs-Gesellschaften hat die Volkswagen AG im Berichtsjahr eine Einzahlung in die Kapitalrücklage der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig, in Höhe von 3,8 Mrd. € durchgeführt.

Zur Finanzierung des Kapitalbedarfs der CARIAD SE, Wolfsburg, hat die Volkswagen AG Einzahlungen in Höhe von 1,5 Mrd. € in die Kapitalrücklage der Porsche Siebte Vermögensverwaltung GmbH, Wolfsburg (Porsche Siebte), geleistet. Darüber hinaus wurden zur Finanzierung des Aufbaus der Batteriezellproduktion durch die PowerCo SE, Salzgitter, Einzahlungen in Höhe von 0,6 Mrd. € in die Kapitalrücklage der Porsche Siebte geleistet.

Zur Finanzierung des Erwerbs einer Beteiligung an dem Elektrofahrzeughersteller XPeng Inc., Kaimaninseln, hat die Volkswagen AG im Berichtsjahr eine Einzahlung in die Kapitalrücklage der Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen (Volkswagen Finance Luxemburg), in Höhe von 0,7 Mrd. € geleistet. Ebenfalls im Berichtsjahr erfolgten durch die Volkswagen AG zur Finanzierung des Aufbaus des Geschäftsbetriebs der Scout Motors Inc., Arlington, Virginia, weitere Einzahlungen in die Kapitalrücklage der Volkswagen Finance Luxemburg in Höhe von insgesamt 0,5 Mrd. €.

Die Gesellschafterversammlung der Volkswagen Vermögensverwaltungs-GmbH, Wolfsburg, hat am 7. Juni 2023 eine Verringerung der Kapitalrücklage der Gesellschaft in Höhe von 0,7 Mrd. € beschlossen und im Berichtsjahr an die Volkswagen AG ausgezahlt.

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 sieben 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 planmäßigem 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 unter Berücksichtigung des Einsatzes im Mehrschichtbetrieb.

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 zugewiesene Emissionszertifikate werden zum Erinnerungswert angesetzt. Der Wert am Stichtag je Zertifikat beträgt 77,25 € 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. Es wird der von der Deutschen Bundesbank veröffentlichte Abzinsungssatz (10 Jahresdurchschnittssatz) zum 31. Dezember 2023 verwendet. Dieser Wert wird gemäß § 253 Abs. 2 HGB als Rechnungszinssatz in Höhe von 1,82 % 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 1,03 % 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 Dieseldiagnostik 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 Dieseldiagnostik, 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 €	2023	2022
Immaterielle Vermögensgegenstände	508	363
Sachanlagen	2.144	2.188
Finanzanlagen	7.973	12.066
	10.624	14.617

Den Zugängen im Finanzanlagevermögen in Höhe von 8,0 Mrd. € (Vorjahr: 12,1 Mrd. €) stehen Abgänge in Höhe von 1,4 Mrd. € (Vorjahr: 0,6 Mrd. €) gegenüber.

Abschreibungen wurden vorgenommen auf:

Mio €	2023	2022
Immaterielle Vermögensgegenstände	141	138
Sachanlagen	1.924	2.141
Finanzanlagen	-	125
	2.065	2.404

Degressive Abschreibungen werden weiterhin auf Vermögenswerte vorgenommen, die vor Einführung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes aktiviert wurden. Die Abschreibungen auf Sachanlagen enthalten in Höhe von 2,5 Mio. € (Vorjahr: 3,1 Mio. €) degressive Abschreibungen.

In den Abschreibungen auf Sachanlagen ist eine außerplanmäßige Abschreibung auf die Heizkraftwerke in Wolfsburg in Höhe von 150,8 Mio. € enthalten. Die außerplanmäßige Abschreibung lässt sich auf die gesetzlichen Entwicklungen im Energierecht, die daraus bzw. aus geopolitischen Effekten entstehenden Einflüsse auf die Energiemärkte und der daraus abgeleiteten geplanten Nutzung der neuen Gas- und Dampfanlagen zurückführen.

Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Finanzanlagen im Vorjahr 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 31.12.2023)

Mio €	Buchwert (BW)	Marktwert (MW)	MW-BW	Ausschüttung 2023	Tägliche Rückgabe möglich
UI-TV Fonds ¹	14.629	14.140	-489	87	ja
UI-ZW Fonds ¹	2.497	2.497	-	55	ja
UI-BAV Fonds ¹	6.458	6.458	-	134	ja
UI-SA Fonds ¹	777	777	-	1	ja

¹ Ausschüttungen des Geschäftsjahres 2023 betreffen 2022.

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 2023 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. Aufgrund 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 31.12.2023
	Anschaffungs-/ Herstellungskosten 01.01.2023	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.079	164	23	23	1.243
Geleistete Anzahlungen	486	343	-40	-	789
	1.564	508	-17	23	2.032
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschl. der Bauten auf fremden Grundstücken	6.707	82	100	29	6.859
Technische Anlagen und Maschinen	13.173	227	372	322	13.451
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	26.287	1.094	381	609	27.153
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.472	741	-730	50	1.434
	47.639	2.144	124	1.009	48.897
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	122.298	7.879	-	1.610	128.567
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3.359	16	-	577	2.797
Beteiligungen	1.231	3	-	-	1.234
Wertpapiere des Anlagevermögens	14.567	75	-	0	14.643
Sonstige Ausleihungen	18	-	-	5	13
	141.473	7.973	-	2.192	147.254
Gesamt Anlagevermögen	190.677	10.624	106	3.224	198.184

Kumulierte Abschreibungen 01.01.2023	Abschreibungen laufendes Jahr	WERTBERICHTIGUNGEN			Kumulierte Abschreibungen 31.12.2023	Buchwerte 31.12.2023	Buchwerte 31.12.2022
		Abgänge	Umbuchungen	Zuschreibungen			
397	141	21	-	-	517	726	682
-	-	-	-	-	-	789	486
397	141	21	-	-	517	1.516	1.167
4.882	142	9	0	-	5.015	1.844	1.825
11.690	699	296	0	-	12.093	1.358	1.483
22.659	1.083	590	18	-	23.170	3.983	3.629
-	-	-	-	-	-	1.434	1.472
39.230	1.924	895	18	-	40.278	8.619	8.409
2.266	-	796	-	0	1.470	127.097	120.032
-	-	-	-	-	-	2.797	3.359
254	-	-	-	-	254	981	978
14	-	-	-	0	14	14.629	14.553
-	-	-	-	-	-	13	18
2.534	-	796	-	0	1.737	145.517	138.940
42.161	2.065	1.712	18	0	42.532	155.652	148.516

(2) VORRÄTE

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.370	3.058
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1.441	1.411
Fertige Erzeugnisse und Waren	2.627	3.073
Geleistete Anzahlungen	349	274
	6.786	7.816

Die Vorräte haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,0 Mrd. € verringert. Dies ist auf den Rückgang in den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen zurückzuführen, der im Wesentlichen durch einen niedrigeren Edelmetallbestand bedingt ist. Zudem haben sich die Fertigen Erzeugnisse und Waren im Vergleich zum 31. Dezember 2022 aufgrund der Normalisierung von Transportkapazitäten auf 2,6 Mrd. € reduziert.

(3) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.928	1.501
<i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr</i>	24	36
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	23.435	43.169
<i>davon aus Lieferungen und Leistungen</i>	7.034	6.929
<i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr</i>	3.185	3.131
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.209	1.207
<i>davon aus Lieferungen und Leistungen</i>	1.205	1.178
<i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr</i>	-	-
Sonstige Vermögensgegenstände	1.636	13.823
<i>davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr</i>	126	264
	28.208	59.700

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 noch nicht fällige Steuererstattungen in Höhe von 906 Mio. € (Vorjahr: 1.459 Mio. €), gezahlte Optionsprämien in Höhe von 322 Mio. € (Vorjahr: 401 Mio. €), geleistete Anzahlungen in Höhe von 414 Mio. € (Vorjahr: 365 Mio. €) und konzerninterne und -externe Emissionsrechte in Höhe von 77 Mio. € (Vorjahr: 239 Mio. €). Im Vorjahr waren darüber hinaus Termingelder bei Kreditinstituten mit einer Laufzeit von drei Monaten bis zu einem Jahr in Höhe von 11,2 Mrd. € enthalten.

(4) KASSENBESTAND, GUTHABEN BEI KREDITINSTITUTEN

Von den Guthaben bei Kreditinstituten (7,0 Mrd. €; Vorjahr: 9,1 Mrd. €) werden insgesamt 2,5 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 4,3 Mrd. € (Vorjahr: 6,6 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 0,5 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 2023 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 €	31.12.2023	31.12.2022
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 €	31.12.2023	31.12.2022
Gesetzliche Rücklage	31	31
Anderer Gewinnrücklagen	21.333	11.967
	21.363	11.998

In die Anderen Gewinnrücklagen wurden 1.720 Mio. € aus dem Jahresergebnis gemäß § 58 Abs. 2 AktG sowie 7.645 Mio. € aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres eingestellt.

(8) SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGEANTEIL

Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Steuerrechtliche Abschreibungen	17	17
	17	17

(9) RÜCKSTELLUNGEN

Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	24.563	25.259
Steuerrückstellungen	2.511	3.411
Sonstige Rückstellungen	17.120	17.654
	44.194	46.323

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:

	31.12.2023	31.12.2022
Rechnungszins	1,82%	1,78%
Lohn- und Gehaltstrend	3,47%	3,28%
Rententrend	2,20%	2,20%
Fluktuation	1,10%	1,10%
Rechnungsgrundlagen	Richttafeln 2018 G	Richttafeln 2018 G
Altersgrenzen	RV-Altersgrenzenanpassungsgesetz 2007	RV-Altersgrenzenanpassungsgesetz 2007

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.

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

Mio €	31.12.2023	31.12.2022
Wertpapiergebundene Pensionsverpflichtungen		
Anschaffungskosten des Pensionsfonds	6.633	6.122
Zeitwert des Pensionsfonds	6.458	5.547
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen im Pensionsfondsmodell (Zeitwert)	11.538	10.860
Saldierung mit Zeitwert des Pensionsfonds (gem. § 246 Abs. 2 HGB)	5.080	5.313
Nicht wertpapiergebundene Pensionsverpflichtungen		
Erfüllungsbetrag der Verpflichtungen außerhalb des Pensionsfondsmodells	19.483	19.946
In der Bilanz ausgewiesene Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	24.563	25.259

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 €	2023	2022
Wiederangelegte Ausschüttungen aus dem Pensionsfonds	134	126
Bewertung des Pensionsfonds	401	-1.003
Wertentwicklung	535	-877
Ergebniswirksame Anpassung der wertpapiergebundenen Pensionsverpflichtungen	-535	877
Saldierung Erträge und Aufwendungen	-	-

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Wesentliche Vorsorgen wurden gebildet für vertriebsbezogene Aufwendungen einschließlich Gewährleistungen (7,8 Mrd. €; Vorjahr: 7,6 Mrd. €), Rechts- und Prozessrisiken (0,9 Mrd. €; Vorjahr: 1,2 Mrd. €) und für Personalkosten (4,9 Mrd. €; im Wesentlichen für Dienstjubiläen, Sondervergütungen, Altersteilzeit und andere Kosten der Belegschaft; Vorjahr: 4,7 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 €	31.12.2023	31.12.2022
Anschaffungskosten der Zeit-Wertfonds	3.471	3.285
Zeitwert der Zeit-Wertfonds	3.274	2.884
Erfüllungsbetrag der Zeit-Wertverpflichtung	3.282	2.964
Saldierung Zeitwert der Zeit-Wertfonds mit Zeitwert Erfüllungsbetrag der Zeit-Wertverpflichtung	8	80

Folgende Beträge wurden verrechnet:

Mio €	2023	2022
Wiederangelegte Ausschüttungen aus Zeit-Wertfonds einschl. Effekte aus Realisierung	37	32
Bewertung der Zeit-Wertfonds	203	-418
Wertentwicklung	240	-386
Ergebniswirksame Anpassung der wertpapiergebundenen Zeit-Wertverpflichtung	-240	386
Saldierung Erträge und Aufwendungen	-	-

(10) VERBINDLICHKEITEN

Mio €	RESTLAUFZEIT				
	31.12.2023	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	DAVON 1 - 5 JAHRE	DAVON ÜBER 5 JAHRE
Art der Verbindlichkeit					
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	3.325	1.815	1.510	1.510	-
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	180	180	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.760	2.760	-	-	-
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	100.899	57.953	42.946	31.172	11.774
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.029	2.029	-	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	847	740	107	107	-
<i>davon aus Steuern</i>	<i>163</i>	<i>163</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>-</i>
<i>davon im Rahmen der sozialen Sicherheit</i>	<i>43</i>	<i>43</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
	110.039	65.476	44.562	32.789	11.774

Mio €	31.12.2022	bis 1 Jahr	RESTLAUFZEIT		
			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

Die im Dezember 2019 durch die Volkswagen AG abgeschlossene syndizierte Kreditlinie in Höhe von 10,0 Mrd. € war zum Jahresende 2023 ungenutzt.

Im Juli 2023 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2013 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 10 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 0,75 Mrd. € gekündigt. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 4. September 2023 erfolgt.

Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem am 6. September 2023 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 1,75 Mrd. €.

Im US-amerikanischen Kapitalmarkt wurden durch die Volkswagen Group of America Finance, LLC, Herndon, im September und November 2023 Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 5,65 Mrd. USD platziert. Im kanadischen Refinanzierungsmarkt wurden Schuldverschreibungen in Höhe von 750 Mio. CAD ausgegeben.

Über die Volkswagen International Finance N.V. war der Volkswagen Konzern erstmals lokal am chinesischen Kapitalmarkt aktiv und konnte im September 2023 eine sogenannte Panda-Anleihe in Höhe von 1,5 Mrd. CNY begeben.

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3,6 Mrd. € (Vorjahr: 4,2 Mrd. €) enthalten. Die Reduzierung der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultiert im Wesentlichen aus geringeren Darlehensverbindlichkeiten.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Beteiligungsunternehmen beinhalten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 174 Mio. € (Vorjahr: 207 Mio. €).

Die in den Sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesenen Verbindlichkeiten für die Sonderdividenden im Zusammenhang mit dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG) sind im Geschäftsjahr nicht mehr vorhanden (Vorjahr: 9,6 Mrd. €). Zudem sind in den Sonstigen Verbindlichkeiten Optionsprämien in Höhe von 254 Mio. € (Vorjahr: 304 Mio. €) enthalten.

Für die ausgewiesenen Verbindlichkeiten aus Warenlieferungen bestehen die üblichen Eigentumsvorbehalte.

In den Sonstigen Verbindlichkeiten sind Mitarbeiterverbindlichkeiten in Höhe von 0,0 Mio. € (Vorjahr: 0,1 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 €	31.12.2023	31.12.2022
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	156	170
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	42.557	38.935
<i>davon für Altersversorgungen</i>	1.275	1.158
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	1.275	1.158
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	1.143	1.302
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	1.045	1.144
	43.856	40.407

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 26,9 Mrd. € (Vorjahr: 25,0 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 2023 betraf das 14.783 Fahrzeuge im Wert von 0,3 Mrd. € (Vorjahr: 18.300 Fahrzeuge im Wert von 0,4 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 Sonstigen Leistungen des Abschlussprüfers umfassten im Wesentlichen Beratungsleistungen im Zusammenhang mit der Einführung der CSRD Berichtsanforderungen.

SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Mio €	31.12.2023	Fällig 2024	Fällig 2025 bis 2028	Fällig nach 2028
Darlehenszusagen	28.675	28.675	-	-
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	28.669	28.669	-	-
Miet- und Leasingverträge	1.223	404	523	296
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	386	212	85	89
Übrige	2.754	287	1.328	1.139
<i>davon gegenüber verbundenen Unternehmen</i>	253	34	190	29
<i>davon gegenüber assoziierten Unternehmen</i>	-	-	-	-
	32.651	29.366	1.851	1.435

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 43 Hektar (Bilanzwert 6,1 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.

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	GBP	JPY	SEK	USD
Zins für sechs Monate	3,6832	4,3613	4,9060	1,5800	2,3769	5,1350	0,0176	4,1596	5,1613
Zins für ein Jahr	3,2078	4,2061	4,5750	1,3900	2,3105	4,7450	0,0713	3,7939	4,7871
Zins für fünf Jahre	2,1805	3,9280	3,1720	1,0675	2,5700	3,3822	0,4500	2,3870	3,5555
Zins für zehn Jahre	2,2735	4,1830	3,1250	1,1700	2,7700	3,3000	0,8438	2,3530	3,4831

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Als Sicherungsinstrumente werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionsgeschäfte und Warentermingeschäfte eingesetzt. Sämtliche Sicherungsinstrumente dienen, unabhängig von deren Einbeziehung in Bewertungseinheiten, der Absicherung von Währungskurs- und Rohstoffpreisrisiken aus realwirtschaftlichen Grundgeschäften. Im Geschäftsjahr wurden bestehende Bewertungseinheiten für Umsatzerlösabsicherungen und 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	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Devisenterminkontrakte	8.530	5.003		
davon Devisenkäufe	7.067	4.496		
davon positive Zeitwerte			132	254
davon negative Zeitwerte			-127	-42
davon Devisenverkäufe	1.463	507		
davon positive Zeitwerte			5	3
davon negative Zeitwerte			-2	-3
Devisenoptionskontrakte	-	-		
davon positive Zeitwerte			-	-
Warenterminkontrakte	5.831	4.538		
davon positive Zeitwerte			287	1.816
davon negative Zeitwerte			-423	-182

BILANZPOSTEN UND BUCHWERTE

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

MIO €	Bilanzposition	BUCHWERT	
		31.12.2023	31.12.2022
Drohende Verluste aus schwebenden Devisentermingeschäften	Sonstige Rückstellungen	133	67
Drohende Verluste aus schwebenden Warentermingeschäften	Sonstige Rückstellungen	424	183

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	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Abgesicherte Risiken				
Wechselkurs-/Zinsrisiko Vermögensgegenstände, Schulden (Zins-/Währungsswaps, Devisentermingeschäfte)	1.435	1.510		
Negativer Zeitwert			-	-4
Positiver Zeitwert			8	8
Wechselkursrisiko erwarteter Transaktionen / schwebender Geschäfte				
Devisentermingeschäfte	166.934	196.378		
Negativer Zeitwert			-4.140	-3.817
Positiver Zeitwert			4.738	5.277
Devisenoptionskontrakte	34.673	53.822		
Negativer Zeitwert			-406	-435
Positiver Zeitwert			376	409
Warenterminkontrakte	8.071	6.637		
Negativer Zeitwert			-461	-1.443
Positiver Zeitwert			464	1.457

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 1,4 Mrd. € erfolgt durch Mikro-Bewertungseinheiten, wobei sich der Sicherungszeitraum nach der Laufzeit des zugrundeliegenden Geschäfts richtet. 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 Makrobewertungseinheiten 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 und schwebender Geschäfte im Rahmen von Devisentermingeschäften werden Risiken in Höhe von 133,5 Mrd. € durch Mikro-Bewertungseinheiten und 33,4 Mrd. € durch Makro-Bewertungseinheiten abgesichert.

Die Sicherung erwarteter Transaktionen und schwebender Geschäfte durch Devisenoptionengeschäfte erfolgt durch Mikro-Bewertungseinheiten in Höhe von 33,7 Mrd. € und Makro-Bewertungseinheiten in Höhe von 0,9 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- und Preissicherung eingesetzt werden, bestanden am Bilanzstichtag Optionen und sonstige Derivate im Rahmen von Fondsinvestitionen mit einem Nominalvolumen in Höhe von 17,1 Mrd. €. Ebenfalls im Rahmen von Fondsinvestitionen bestanden Kreditausfallversicherungen mit einem Nominalvolumen in Höhe von 19,6 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	
	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Art und Umfang				
Devisenterminkontrakte	375	359		
davon Devisenkäufe	370	353		
davon positive Zeitwerte			3	13
davon negative Zeitwerte			-10	-3
davon Devisenverkäufe	5	6		
davon positive Zeitwerte			0	0
davon negative Zeitwerte			-	-
Devisenoptionskontrakte	-	-		
davon positive Zeitwerte			-	-
Wareterminkontrakte	370	353		
davon positive Zeitwerte			22	48
davon negative Zeitwerte			-5	-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	
		31.12.2023	31.12.2022
Drohende Verluste aus schwebenden Devisentermingeschäften	Sonstige Rückstellungen	10	3
Drohende Verluste aus schwebenden Warentermingeschäften	Sonstige Rückstellungen	5	4

ABSICHERUNG VON WÄHRUNGSKURS- UND ROHSTOFFPREISRISIKEN

Mit Tochtergesellschaften wurden folgende Derivate abgeschlossen und in Bewertungseinheiten einbezogen:

MIO €	Sicherungsinstrument	31.12.2023		
		abgesichertes Volumen	Positiver Zeitwert	Negativer Zeitwert
Abgesicherte Wechselkursrisiken				
Erwartete Transaktionen	Devisenterminkontrakte	60.212	1.437	-1.775
	Devisenoptionskontrakte	13.273	121	-207
	Wareterminkontrakte	4.036	162	-299
		77.520	1.720	-2.281
Schwebende Geschäfte	Devisenterminkontrakte	5.305	56	-181
	Devisenoptionskontrakte	2.798	1	-43
Vermögensgegenstände	Devisenterminkontrakte	-	-	-
		85.624	1.778	-2.505

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) UMSATZERLÖSE

Mio €	2023	%	2022	%
Nach Regionen				
Inland	38.830	42,0	33.196	41,8
Europa / ohne Inland	40.796	44,1	33.759	42,5
Nordamerika	3.682	4,0	3.873	4,9
Südamerika	889	1,0	693	0,9
Afrika	1.692	1,8	1.645	2,1
Asien-Pazifik	6.523	7,1	6.324	8,0
	92.413	100,0	79.491	100,0
Nach Tätigkeitsbereichen				
Fahrzeuggeschäft	58.964	63,8	48.668	61,2
Originalteile	7.566	8,2	7.128	9,0
Sonstige Verkäufe	25.882	28,0	23.695	29,8
	92.413	100,0	79.491	100,0

Die Sonstigen Verkäufe enthalten Material- und Teilelieferungen an Tochtergesellschaften in Höhe von 16,7 Mrd. € (Vorjahr: 14,1 Mrd. €).

(13) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

Mio €	2023	2022
Sonstige betriebliche Erträge	6.327	9.332
<i>davon Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil</i>	0	0

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 4,2 Mrd. € (Vorjahr: 5,9 Mrd. €). Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betragen 1,2 Mrd. € (Vorjahr: 2,1 Mrd. €). Weitere Erträge, die früheren Geschäftsjahren zuzuordnen sind, betragen 0,1 Mrd. € (Vorjahr: 0,2 Mrd. €).

(14) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Mio €	2023	2022
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6.263	7.334

Innerhalb der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Aufwendungen für Rechts- und Prozessrisiken in Höhe von 0,3 Mrd. € (Vorjahr: 0,6 Mrd. €) enthalten. Außerdem enthalten sind Aufwendungen aus der Bewertung und Abrechnung von Sicherungsgeschäften sowie aus der Währungsumrechnung in Höhe von 4,5 Mrd. € (Vorjahr: 5,6 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 €	2023	2022
Erträge und Aufwendungen aus Beteiligungen	11.266	19.949
Erträge und Aufwendungen aus Zinsen	-2.575	-1.376
Sonstiges Finanzergebnis	399	-1.622
	9.091	16.950

Erträge und Aufwendungen aus Beteiligungen

Mio €	2023	2022
Erträge aus Beteiligungen	9.299	2.034
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	7.796	331
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	7.481	24.321
Sonstige Beteiligungserträge	40	-
Sonstige Beteiligungsaufwendungen	806	905
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	4.749	5.501
	11.266	19.949

Die Erträge aus Beteiligungen umfassen im Wesentlichen Erträge von der Volkswagen Group of America Inc., Herndon (Virginia), USA, Volkswagen China Investment Co. Ltd, Beijing, China, FAW-Volkswagen Automotive Company Ltd., Changchun, China und der SAIC-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai, China.

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

Die Sonstigen Beteiligungsaufwendungen umfassen mit 0,7 Mrd. € die Weitergabe von Beteiligungserträgen an die AUDI AG, Ingolstadt.

Erträge und Aufwendungen aus Zinsen

Mio €	2023	2022
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	105	111
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	11	17
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	517	329
<i>davon aus verbundenen Unternehmen</i>	244	223
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	3.197	1.816
<i>davon an verbundene Unternehmen</i>	2.795	1.625
	-2.575	-1.376

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

Sonstiges Finanzergebnis

Mio €	2023	2022
Zinsanteil Pensionsaufwendungen	217	-1.882
Auf-/Abzinsung von Rückstellungen	182	259
Auf-/Abzinsung von Verbindlichkeiten	0	0
	399	-1.622

SONSTIGE STEUERN

Die den Funktionsbereichen zugeordneten Sonstigen Steuern betragen 58 Mio.€ (Vorjahr: 56 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.

 Globale Mindestbesteuerung

Die von der OECD veröffentlichten Modellregeln zur Globalen Mindestbesteuerung (Säule 2) wurden in bestimmten Ländern, in denen der Volkswagen Konzern tätig ist, erlassen oder im Wesentlichen erlassen. Die Gesetzgebung in Deutschland tritt für das am 1. Januar 2024 beginnende Geschäftsjahr der Volkswagen AG in Kraft. Die Volkswagen AG fällt in den Geltungsbereich der erlassenen oder im Wesentlichen erlassenen Rechtsvorschriften und hat eine Bewertung des potenziellen Risikos der Volkswagen AG in Bezug auf die Globale Mindeststeuer vorgenommen.

Die Beurteilung des potenziellen Risikos aus der Mindeststeuer basiert auf den jüngst verfügbaren länderbezogenen Berichten und Jahresabschlüssen für die Geschäftseinheiten des Volkswagen Konzerns. Aufgrund der Bewertung liegen die effektiven Steuersätze der Säule 2 in den meisten Ländern, in denen der Volkswagen Konzern tätig ist, über 15 %. Es gibt jedoch eine geringe Anzahl von Ländern, in denen die vorübergehende Safe-Harbour-Erleichterung nicht gilt und der effektive Steuersatz der Säule 2 unter 15 % liegt. Die Volkswagen AG erwartet in diesen Ländern kein wesentliches Ertragsteuerrisiko aus der Säule 2.

Die im Dezember 2023 mit Beschluss des Mindeststeuergesetzes eingeführte Ausnahme in § 274 Abs. 3 HGB bedeutet, dass latente Steuern im Zusammenhang mit Ertragsteuern, die sich aus anwendbaren oder angekündigten Steuervorschriften zur Umsetzung der Modellregeln der Säule 2 ergeben, bei der Volkswagen AG weder erfasst noch ausgewiesen werden.

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

Porsche

- 1) Die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Porsche Automobil Holding SE an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 5. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76 % (149.696.680 Stimmrechte) beträgt.
- 2) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil des jeweiligen Mitteilenden an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76 % (149.696.680 Stimmrechte) beträgt. Sämtliche vorgenannten 149.696.680 Stimmrechte sind dem jeweiligen Mitteilenden nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die den Mitteilenden zugerechneten Stimmrechte werden über Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 3 WpHG gehalten, deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt und die in den Klammern angegeben sind:

Mag. Josef Ahorner, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mag. Louise Kiesling, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Oliver Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Kai Alexander Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mark Philipp Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ing. Hans-Peter Porsche, Österreich

(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Peter Daniell Porsche, Österreich

(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Wolfgang Porsche, Deutschland

(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich

(Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich

(Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich

(Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich

(Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich

(Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich

(Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich

(Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland

(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland

(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland

(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich

(Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland

(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Hans Michel Piëch, Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland),

Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich),

Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland),

Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland).

- 3) Die Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich, und die Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 jeweils die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag jeweils 53,13 % (156.702.015 Stimmrechte) beträgt.

Sämtliche vorgenannten 156.702.015 Stimmrechte sind der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H. nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:

- Porsche GmbH, Salzburg/Österreich;
- Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

Von den vorgenannten 156.702.015 Stimmrechten sind der Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, 50,76 % der Stimmrechte (149.696.753 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:

- Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

4) Die Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr (indirekter) Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 29. September 2010 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,74 % der Stimmrechte (149.696.680 Stimmrechte) betragen hat.

Davon sind der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG 50,74 % der Stimmrechte (149.696.680 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

Die Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach § 25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Erwerbsrechts erlangt.

5) Die LK Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 12.08.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 10.08.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat.

Davon sind der LK Holding GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der LK Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart; Familien Porsche-Kiesling Beteiligung GmbH, Grünwald; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald.

6) Die Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

7) Die Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Beta Beteiligungs GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Beta Beteiligungs GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

8) Die Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Louise Daxer-Piech GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Louise Daxer-Piech GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald; Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

9) Die Ahorner Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Holding GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Österreich; Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald; Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

10) Die Porsche Wolfgang 1. Beteiligungsverwaltungs GmbH, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 16. Dezember 2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 15. Dezember 2014 die Schwellen von 50%, 30%, 25%, 20%, 15%, 10%, 5% und 3% der Stimmrechte unterschritten und zu diesem Tag 0% der Stimmrechte (0 Stimmrechte) betragen hat.

11) Die Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 17. Dezember 2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 15. Dezember 2014 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten: Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

12) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 jeweils mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag jeweils 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat:

- Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Österreich,
- Dr. Dr. Christian Porsche, Österreich,
- Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Österreich.

Davon sind jedem der vorgenannten Mitteilenden jeweils 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die ihnen zugerechneten Stimmrechte werden dabei jeweils über folgende von ihnen kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten:

Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH, Salzburg; Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salzburg; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

13) Die Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 50%, 30%, 25%, 20%, 15%, 10%, 5% und 3% der Stimmrechte unterschritten und zu diesem Tage 0% der Stimmrechte (0 Stimmrechte) betragen hat.

14) Die Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 50%, 30%, 25%, 20%, 15%, 10%, 5% und 3% der Stimmrechte unterschritten und zu diesem Tage 0% der Stimmrechte (0 Stimmrechte) betragen hat.

15) Die Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten:

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH,

Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

16) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.07.2015 jeweils mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag jeweils 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat:

- Dr. Geraldine Porsche, Österreich,
- Diana Porsche, Österreich,
- Felix Alexander Porsche, Deutschland.

Davon sind jedem der vorgenannten Mitteilenden jeweils 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die ihnen zugerechneten Stimmrechte werden dabei jeweils über folgende von ihnen kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten:

Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salzburg; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

17) Die Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 4. August 2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 31. Juli 2015 die Schwellen von 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30% und 50% der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3% oder mehr beträgt, gehalten:

Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

18) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 03.06.2016

1. Angaben zum Emittenten

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

2. Grund der Mitteilung

- Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
 Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
 Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
 Sonstiger Grund:

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen

Name:

Registrierter Sitz und Staat:

Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche

4. Namen der Aktionäre mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.

Porsche Automobil Holding SE

5. Datum der Schwellenberührung

01.06.2016

6. Gesamtstimmrechtsanteile

	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten
neu	52.22%	52.22%	52.22%	295089818
letzte Mitteilung	50.73%	n/a%	0.00%	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen				
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"/> Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:			
Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher
Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Familie WP Holding GmbH	%	52.22%	52.22%
Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52.22%	%	52.22%
Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%

Porsche Automobil Holding SE	52.22%	%	52.22%
------------------------------	--------	---	--------

9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG

(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)

Datum der Hauptversammlung:

Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

19) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 03.06.2016

1. Angaben zum Emittenten

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

2. Grund der Mitteilung

- Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
 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 Stimmrechte 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 melderlevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).			
<input checked="" type="checkbox"/> Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:			
Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher
Dr. Wolfgang Porsche	%	%	%
Familie WP Holding GmbH	%	52.22%	52.22%
Dr. Wolfgang Porsche	%	%	%
Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52.22%	%	52.22%
Dr. Wolfgang Porsche	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52.22%	%	52.22%

9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG

(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)

Datum der Hauptversammlung:

Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

20) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 17.06.2016

1. Angaben zum Emittenten

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

2. Grund der Mitteilung

- Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
 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 Stimmrechte 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 melderlevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).			
<input checked="" type="checkbox"/> Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:			
Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher
Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.- Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Familie WP Holding GmbH	%	%	%
Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche	%	%	%

Beteiligung GmbH			
Porsche Automobil Holding SE	52.22%	%	52.22%
Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.- Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52.22%	%	52.22%

9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG

(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)

Datum der Hauptversammlung:

Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

21) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 10.11.2017

1. Angaben zum Emittenten VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland
--

2. Grund der Mitteilung <input type="checkbox"/> Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten <input type="checkbox"/> Erwerb/Veräußerung von Instrumenten <input type="checkbox"/> Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte <input checked="" type="checkbox"/> Sonstiger Grund: Veräußerung eines Tochterunternehmens

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen Name: Herr Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand Karl Piëch, Geburtsdatum: 17.04.1937 Registrierter Sitz und Staat:

4. Namen der Aktionäre mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.

5. Datum der Schwellenberührung 08.11.2017
--

6. Gesamtstimmrechtsanteile				
	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten
neu	0,00%	0,00%	0,00%	295089818
letzte Mitteilung	50.76%	n/a%	n/a%	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen				
a. Stimmrechte (§§ 21, 22 WpHG)				
ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)
DE0007664005	0	0	0,00%	0,00%
Summe	0		0,00%	

b.1. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 1 WpHG				
Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				%
		Summe		%

b.2. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 2 WpHG						
Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %	
						%
			Summe			%

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen			
<input checked="" type="checkbox"/> Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderlevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).			
<input type="checkbox"/> Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:			
Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher

9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG
(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)
Datum der Hauptversammlung:
Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

10. Sonstige Erläuterungen
Diese Stimmrechtsmitteilung erfolgt gleichzeitig mit befreiender Wirkung für die Dipl.Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, und die Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Salzburg. Auf Grund der Veräußerung der Beteiligung an der Auto 2015 Beteiligungs GmbH durch die Dipl.Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, werden auch der Dipl.Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, und der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Salzburg, keine Stimmrechte an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT mehr zugerechnet.

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

(iii) 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 8. Januar 2024 mitgeteilt, dass das Land Niedersachsen zum 31. Dezember 2023 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 €	2023	2022
Jahresüberschuss	6.243	12.477
Gewinnvortrag	2	5.774
Einstellung in die Anderen Gewinnrücklagen	-1.720	-6.230
Bilanzgewinn	4.526	12.021

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 4,5 Mrd. € eine Dividende in Höhe von 4,5 Mrd. € auszuschütten.

Gesamtperiodenaufwand

MATERIALAUFWAND

Mio €	2023	2022
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren	64.220	54.643
Aufwendungen für bezogene Leistungen	5.065	4.402
	69.285	59.045

PERSONALAUFWAND

Mio €	2023	2022
Löhne und Gehälter	9.868	9.439
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	2.500	5.067
<i>davon für Altersversorgung</i>	<i>910</i>	<i>3.557</i>
	12.369	14.506

IM JAHRESDURCHSCHNITT BEI DER VOLKSWAGEN AG BESCHÄFTIGTE MITARBEITER

	2023	2022
Nach Gruppen		
Direkter Bereich	53.289	54.108
Indirekter Bereich	63.122	62.673
	116.411	116.781
Auszubildende	4.020	4.143
	120.431	120.924
Nach Werken		
Wolfsburg	66.397	66.340
Hannover	14.501	14.697
Braunschweig	7.306	7.220
Kassel	16.952	16.757
Emden	8.743	9.013
Salzgitter	6.532	6.897
	120.431	120.924

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 51,1 Mio. € (Vorjahr: 57,0 Mio. €).

Im Rahmen des Performance-Share-Plans wurden den aktiven Mitgliedern des Vorstands für das Geschäftsjahr 2023 insgesamt 169.465 Performance Shares zugeteilt (Vorjahr: 114.484), deren Wert sich im Zuteilungszeitpunkt auf 18,8 Mio. € (Vorjahr: 17,7 Mio. €) belief.

Im Geschäftsjahr 2023 wurden den Mitgliedern des Vorstands im Rahmen des Performance-Share-Plans keine Vorschüsse mehr gewährt. Die in Vorjahren gewährten Vorschüsse wurden in der Zwischenzeit mit der Auszahlung aus dem Performance-Share-Plan verrechnet (Verrechnung im Jahr 2022: 1,4 Mio. €).

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 5,1 Mio. € (Vorjahr: 3,4 Mio. €).

Den früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen wurden 10,4 Mio. € (Vorjahr: 55,0 Mio. €) gewährt. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen in Höhe von 347,2 Mio. € (Vorjahr: 344,3 Mio. €).

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht erläutert. Dort findet sich auch eine ausführliche Würdigung der einzelnen Vergütungskomponenten.

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 8. Januar 2024 am 31. Dezember 2023 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 Grundlageneinbarung 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 inhaltlich abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2009 ergibt sich für die Porsche SE ein Ausgleichsanspruch gegenüber der Volkswagen AG in Höhe von rund 0,2 Mrd. €. Der Ausgleich erfolgte im vierten Quartal 2023 und wurde als nachträgliche Anschaffungskosten aktiviert. Der Anspruch wurde auf Basis der entsprechenden Regelungen in der Steuerklausel des Einbringungsvertrages geprüft und dem Grunde und der Höhe nach durch externe Prüfer bestätigt.

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 Grundlageneinbarung wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche SE (im Falle

der Ausübung ihrer Put-Option) hatten sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen nachgelagerten Handlungen sich in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH ergebende steuerliche Belastungen (z.B. aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Hätten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, hätte sich im Falle der Ausübung der Put-Option durch die Porsche SE der für die Übertragung des verbleibenden 50,1%igen Anteils an der Porsche Holding Stuttgart GmbH von der Volkswagen AG zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile erhöht. Diese Regelung wurde im Rahmen des Einbringungsvertrags dahingehend übernommen, dass die Porsche SE in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile aus einer infolge der Einbringung entstehenden Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG hat. Im Rahmen der Einbringung wurde zudem vereinbart, dass die Porsche SE, die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH sowie deren Tochterunternehmen von Steuern freistellt, sofern es durch von der Porsche SE vorgenommene oder unterlassene Maßnahmen bei oder nach Umsetzung der Einbringung zu einer Nachversteuerung 2012 bei diesen Gesellschaften kommen sollte. Auch in diesem Fall hat die Porsche SE einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile, die sich bei einem derartigen Vorgang auf Ebene der Volkswagen AG oder einem ihrer Tochterunternehmen ergeben.

Im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden weitere Verträge geschlossen und Erklärungen abgegeben, dazu zählen im Wesentlichen:

- > Die Porsche SE stellt ihre im Rahmen der Betriebseinbringung eingebrachten Tochterunternehmen sowie die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG und deren Tochterunternehmen von bestimmten Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierten Verpflichtungen hinausgehen.
- > Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG und deren Tochterunternehmen hälftig von Steuern (außer Ertragsteuern) frei, die auf deren Ebene im Zusammenhang mit der Einbringung entstehen und die bei Ausübung der Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei der Gesellschaft anfallenden Steuern frei.
- > Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.
- > Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Im Zuge des Börsengangs der Porsche AG und des Stammaktienverkaufs an die Porsche SE im Geschäftsjahr 2022 haben die Porsche SE und die Volkswagen AG unter anderem auch eine „Ablauf- und Anpassungsvereinbarung sowie Vereinbarung zur Anpassung der Grundlagenvereinbarung“ abgeschlossen. Diese führte unter anderem zur Anpassung der in der Grundlagenvereinbarung enthaltenen Regelungen zur Organbesetzung der Porsche AG.

Börsengang der Porsche AG

Am 28. September 2022 hat Volkswagen 25 % der Vorzugsaktien (inklusive Mehrzuteilungen) ihrer Tochtergesellschaft Porsche AG bei Investoren platziert. Diese Vorzugsaktien werden seit dem Folgetag an der Börse gehandelt. Seit Beendigung der Stabilisierungsperiode am 11. Oktober 2022 beträgt der Free-Float der Vorzugsaktien 24,2 % des Vorzugsaktienkapitals der Porsche AG. 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 zuzüglich einer Stammaktie an der Porsche AG von Volkswagen erwirbt. Die Veräußerung dieser Stammaktien an der Porsche AG durch die Porsche SE unterliegt bis zum Jahr 2027 Beschränkungen. Im Rahmen des Aktienkaufvertrags übernahm die Volkswagen AG als Garantiegeberin mehrere Garantien gegenüber der Porsche SE, die die Porsche SE im Wesentlichen so stellen wie die Erwerber der Vorzugsaktien im Rahmen des Börsengangs. Darüber hinaus übernimmt die Volkswagen AG wenige weitere marktübliche und überwiegend auf die positive Kenntnis der Volkswagen AG begrenzte Garantien.

Aufgrund des Beschlusses auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 bestand die Verpflichtung zur Zahlung einer Sonderdividende, was zu einer Gesamtverpflichtung gegenüber den Anteilseignern der Volkswagen AG in Höhe von 9,6 Mrd. € zum 31. Dezember 2022 führte. 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 war die Volkswagen AG außerdem im Jahr 2022 Verpflichtungen im Hinblick auf Dividendenzahlungen der Porsche AG eingegangen. Die entsprechende Dividende wurde auf der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche AG am 28. Juni 2023 in gleichem Umfang beschlossen und am 3. Juli 2023 gezahlt. Davon entfielen 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. Für detailliertere Informationen verweisen wir auf die Erläuterungen im Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022.

Die folgenden Tabellen zeigen das Lieferungs- und Leistungsvolumen zwischen der Volkswagen AG und nahestehenden 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, Gemeinschaftsunternehmen, 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 4.445 Mio. € gezahlt, bzw. verrechnet (Vorjahr: 1.201 Mio. €). Darüber hinaus erfolgten Dividendenzahlungen an das Land Niedersachsen in Höhe von 1.638 Mio. € (Vorjahr: 443 Mio. €).

NAHESTEHENDE PERSONEN UND UNTERNEHMEN

Mio €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN
	2023	2023
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	1	-
Aufsichtsräte	-	-
Vorstandsmitglieder	-	-
Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften	4.308	246
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	39	146
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	1.645	283
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	51	1.468
Versorgungspläne	1	-
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	7	4

Mio €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN
	2022	2022
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	1	-
Aufsichtsräte	-	-
Vorstandsmitglieder	-	-
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 €	ERTRÄGE AUS ERGEBNIS - ABFÜHRUNGS - VERTRÄGEN UND DIVIDENDEN	AUFWEN- DUNGEN AUS VERLUST- ÜBER- NAHMEN	ZINS- ERTRÄGE	ZINS- AUFWAND
	2023	2023	2023	2023
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	-	-	-	-
Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften	19	-	38	21
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	5	2	2	5
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	1.503	-	-	0
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	-	-	-	-
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	0	-	-	-

Mio €	ERTRÄGE AUS ERGEBNIS - ABFÜHRUNGS - VERTRÄGEN UND DIVIDENDEN	AUFWEN- DUNGEN AUS VERLUST- ÜBER- NAHMEN	ZINS- ERTRÄGE	ZINS- AUFWAND
	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 €	GEWÄHRTE SICHERHEITEN	ERHALTENE SICHERHEITEN	GEWÄHRTE KREDITLINIEN
	2023	2023	2023
Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften	689	-	3.551
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	-	-	121
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	-	714	-
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligung und Gemeinschaftsunternehmen	-	-	-

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	-	-	-

Organe MITGLIEDER DES VOSTANDS

(Mandate: Stand 31. Dezember 2023 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

DR. ARNO ANTLITZ (*1970)

Finanz und Operative Steuerung
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
- Volkswagen Financial Services Europe AG,
Braunschweig (Vorsitz)³
- Porsche Austria GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)³
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
(stv. Vorsitz)³
- Porsche Retail GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)³
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd.,
Beijing³
- Volkswagen Group of America, Inc., Herndon,
VA (Vorsitz)³

RALF BRANDSTÄTTER (*1968)

China,
Vorsitzender des Vorstands (CEO) der Volkswagen
(China) Investment Co., Ltd.
01.01.2022¹, 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 Group (China) Technology
Company, Ltd., Hefei (Vorsitz)³

DR. GERNOT DÖLLNER (*1969)

Markengruppe Progressive,
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG
seit 01.09.2023
01.09.2023¹, bestellt bis: 2026
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., Bologna (Vorsitz)³
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd.,
Changchun²
- SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.,
Shanghai²
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd.,
Beijing³

DR. JUR. MANFRED DÖSS (*1958)

Integrität und Recht
01.02.2022¹, bestellt bis: 2028
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 Vorstandstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Vorstand.
- 2 Konzernexternes Mandat.
- 3 Konzerninternes Mandat.
- 4 Börsennotiert.

MARKUS DUESMANN (*1969)

Markengruppe Progressive (bis 31.08.2023),
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG
01.04.2020 – 31.08.2023¹
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.08.2023):

- 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., Bologna (Vorsitz)³
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd.,
Changchun²
- SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.,
Shanghai²
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd.,
Beijing³

GUNNAR KILIAN (*1975)

Personal und Markengruppe Trucks
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 (Stv. Vorsitz)²
- Autostadt GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)³
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd.,
Changchun²
- Scania AB, Södertälje³
- Scania CV AB, Södertälje³
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg³
- Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg
(Vorsitz)³

THOMAS SCHÄFER (*1970)

Markengruppe Core,
Vorsitzender des Vorstands der
Marke Volkswagen Pkw
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
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd.,
Beijing (Vorsitz)³

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

Technik,
Vorsitzender des Vorstands der
Volkswagen Group Components,
01.01.2021¹, bestellt bis: 2028
Staatsangehörigkeit: deutsch, brasilianisch

Mandate:

- PowerCo SE, Salzgitter (Vorsitz)³
- Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice²
- Volkswagen Group (China) Technology
Company, Ltd., Hefei³

HAUKE STARS (*1967)

IT
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, Schindellegi^{2,4}

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

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

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS UND BESETZUNG DER AUSSCHÜSSE

(Mandate: Stand 31. Dezember 2023 beziehungsweise Datum des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG oder des Eintretens nach dem 31. Dezember 2023)

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),
IG Metall
20.11.2015¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

DR. HESSA SULTAN AL JABER (*1959)

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

Mandate:

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

MANSOOR EBRAHIM AL-MAHMOUD (*1974)

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)^{2,4}
- Qatar Stock Exchange, Doha (stv. Vorsitz)²
- Qatari Diar Real Estate Investment Company, Doha (Board member)²

RITA BECK (*1970)

Stv. Vorsitzende des Betriebsrats
der AUDI AG Werk Ingolstadt
09.01.2024¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 09.01.2024):

- AUDI AG, Ingolstadt³
- CARIAD SE, Wolfsburg³

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, S.A.
01.04.2021¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: spanisch

DANIELA CAVALLO (*1975)

Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats
der Volkswagen AG
11.05.2021¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: italienisch, deutsch

Mandate:

- PowerCo SE, Salzgitter (stv. Vorsitz)³
- TRATON SE, München^{3,4}
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (stv. Vorsitz)³
- Wolfsburg AG, Wolfsburg²
- Allianz für die Region GmbH, Braunschweig (bis 31.05.2023)²
- Autostadt GmbH, Wolfsburg³
- 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

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

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

JULIA WILLIE HAMBURG (*1986)

Niedersächsische Kultusministerin
08.11.2022¹; entsandt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

MARIANNE HEIB (*1972)

Chief Executive Officer der BBDO Group
Germany GmbH (bis 30.04.2023)
Aufsichtsrätin
14.02.2018¹, gewählt bis: 2028
Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Flix SE, München²
- 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, gewählt bis: 2028
Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

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

SIMONE MAHLER (*1971)

Vorsitzende des gemeinsamen Betriebsrats der
Volkswagen Financial Services AG und der
Volkswagen Bank GmbH
12.05.2022 – 31.05.2023¹
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.05.2023):

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

PETER MOSCH (*1972)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG
(bis 30.09.2023)
18.01.2006 – 31.12.2023¹
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.12.2023):

- 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

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)

Aufsichtsrat
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

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

Vorstand der Familie Porsche AG
Beteiligungsgesellschaft
Geschäftsführer der Real Estate Holding GmbH,
Geschäftsführer der Neckar GmbH
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

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

- 1 Beginn der 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: 2028
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
22.10.2021 – 03.03.2023¹
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 03.03.2023):

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

GERARDO SCARPINO (*1962)

Geschäftsführer des Volkswagen Konzernbetriebsrats
21.04.2023¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: italienisch

Mandate:

- CARIAD SE, Wolfsburg³

KARINA SCHNUR (*1977)

Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der MAN Truck & Bus SE sowie
Vorsitzende des Konzernbetriebsrats der TRATON SE
11.07.2023¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- MAN Truck & Bus SE, München³
- TRATON SE, München^{3,4}
- ⊙ Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München²

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: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS**Mitglieder des Präsidiums**

Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)
Jörg Hofmann (stv. Vorsitz)
Rita Beck (seit 24.01.2024)
Daniela Cavallo
Peter Mosch (bis 31.12.2023)
Dr. Hans Michel Piëch
Dr. Wolfgang Porsche
Gerardo Scarpino
Stephan Weil

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

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

Mitglieder des Prüfungsausschusses

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

Mitglieder des Nominierungsausschusses

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

Wolfsburg, 20. Februar 2024

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

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

¹ Beginn der 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 31.12.2023**

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2023	direkt	indirekt				
I. MUTTERUNTERNEHMEN									
VOLKSWAGEN AG, Wolfsburg									
II. TOCHTERUNTERNEHMEN									
A. Vollkonsolidierte Gesellschaften									
1. Inland									
AUDI AG, Ingolstadt	EUR		100,00	-	100,00	13.507.451	-	1)	2023
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	289.246	670	-	2022
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	22.060	4.127	-	2022
Audi Sport GmbH, Neckarsulm	EUR		-	100,00	100,00	211.200	-	1)	2023
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)	2022
Bugatti Engineering GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1)	2022
CARIAD SE, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	2.979.973	-	1)	2022
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart	EUR		-	75,42	75,42	11.572.533	6.839.604	-	2023
Ducati Motor Deutschland GmbH, Neuburg a.d. Donau	EUR		-	100,00	100,00	17.800	2.247	-	2022
dx.one GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	805	-	1)	2022
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	-73	56	-	2022
GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Heinrich-von-Buz-Straße KG, Pullach i. Isartal	EUR		-	100,00	100,00	-169	88	-	2022
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	-	1)	2022
KOSIGA GmbH & Co. KG, Pullach i. Isartal	EUR		-	94,00	94,00	38.584	497	-	2022
LOTS Germany GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	25	-	4)	2022
M A N Verwaltungs-Gesellschaft mbH, München	EUR		-	100,00	100,00	1.039	-	1)	2023
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	25	40.146	-	2022
MAN Energy Solutions SE, Augsburg	EUR		-	100,00	100,00	699.650	-	1)	2023
MAN GHH Immobilien GmbH, Oberhausen	EUR		-	100,00	100,00	44.668	-	1)	2023
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Epsilon KG, München	EUR		-	100,00	100,00	665	50	-	2022
MAN Marken GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	27	-	1)	2022
MAN Service und Support GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1)	2023
MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	130.934	-	1)	2023
MAN Truck & Bus SE, München	EUR		-	100,00	100,00	573.491	-	1)	2023
MAN Zweite Beteiligungs GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	-	-	-	2022
Memphis I GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	-	-	4)	2022
MHP Management- und IT-Beratung GmbH, Ludwigsburg	EUR		-	86,35	86,35	235.124	69.201	-	2022
MOIA GmbH, Berlin	EUR		100,00	-	100,00	39	-	1)	2022
MOIA Operations Germany GmbH, Hannover	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1)	2022
Navistar Europe GmbH, Nürnberg	EUR		-	100,00	100,00	619	2	-	2022
POFIN Financial Services GmbH & Co. KG, Freilassing	EUR		-	100,00	100,00	79.232	-	-	2022
POFIN Financial Services Verwaltungs GmbH, Freilassing	EUR		-	100,00	100,00	467.729	-2.710	-	2022
Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	700	-	1)	2022
Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	18.120	-	1)	2022
Porsche Dienstleistungs GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	43	-	1)	2022
Porsche Digital GmbH, Ludwigsburg	EUR		-	100,00	100,00	20.025	-	1)	2022
Porsche Engineering Group GmbH, Weissach	EUR		-	100,00	100,00	4.000	-	1)	2022
Porsche Engineering Services GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	1.601	-	1)	2022
Porsche Erste Beteiligungsgesellschaft mbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	104.425	-	1)	2022
Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	169.972	19.955	-	2022
Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	26.608	-	1)	2022
Porsche Financial Services Verwaltungsgesellschaft mbH, Bietigheim-Bissingen	EUR		-	100,00	100,00	112	5	-	2022
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	4.814	-	2022
Porsche Leipzig GmbH, Leipzig	EUR		-	100,00	100,00	2.500	-	1)	2022
Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg	EUR		-	100,00	100,00	-11.551	8.586	-	2022
Porsche Logistik GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	1.000	-	1)	2022
Porsche Niederlassung Berlin GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	2.500	-	1)	2022
Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH, Kleinmachnow	EUR		-	100,00	100,00	1.700	-	1)	2022
Porsche Niederlassung Hamburg GmbH, Hamburg	EUR		-	100,00	100,00	2.000	-	1)	2022
Porsche Niederlassung Mannheim GmbH, Mannheim	EUR		-	100,00	100,00	1.000	-	-	2021
Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	2.500	-	1)	2022
Porsche Nordamerika Holding GmbH, Ludwigsburg	EUR		-	100,00	100,00	58.311	-	1)	2022
Porsche Sales & Marketplace GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	2.198	-	1)	2022
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	37	-4	-	2022
Porsche Werkzeugbau GmbH, Schwarzenberg	EUR		-	100,00	100,00	68.193	-279	-	2022
Porsche Zentrum Hoppegarten GmbH, Stuttgart	EUR		-	100,00	100,00	2.556	-	1)	2022
PowerCo SE, Salzgitter	EUR		-	100,00	100,00	1.699.446	-	1)	2022
PSW automotive engineering GmbH, Gaimersheim	EUR		-	100,00	100,00	37.085	-1.027	-	2022
PZ Leipzig GmbH, Leipzig	EUR		-	100,00	100,00	500	-	1)	2021
Scania CV Deutschland Holding GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	66.295	-	1)	2022
SCANIA DEUTSCHLAND GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	36.625	-	1)	2023
Scania Finance Deutschland GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	62.913	-	1)	2022
SCANIA Real Estate Deutschland GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	15.183	-	1)	2023
Scania Versicherungsvermittlung GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	1.322	189	-	2022
SCANIA Vertrieb und Service GmbH, Koblenz	EUR		-	100,00	100,00	9.463	-	1)	2023
Schwaba GmbH, Augsburg	EUR		-	100,00	100,00	19.790	-	1)	2021
SEAT Deutschland GmbH, Weiterstadt	EUR		-	100,00	100,00	181.694	22.496	-	2022
SEAT Deutschland Niederlassung GmbH, Weiterstadt	EUR		-	100,00	100,00	325	-	1)	2022
Škoda Auto Deutschland GmbH, Weiterstadt	EUR		-	100,00	100,00	24.119	-	1)	2022
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	2.248	-	2022
TB Digital Services GmbH, München	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1)	2023
TORINU Verwaltung GmbH & Co. Beta KG, Pullach i. Isartal	EUR		-	100,00	100,00	18.100	1.866	-	2022
TRATON SE, München	EUR		-	89,72	89,72	14.775.644	564.563	-	2023
UI-356-Fonds, Frankfurt am Main	EUR		-	100,00	100,00	1.501.311	-69.850	12)	2022
UI-S5-Fonds, Frankfurt am Main	EUR		-	100,00	100,00	-	-	12)	2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=)	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
			31.12.2023	direkt	indirekt				
UI-SP25-Fonds, Frankfurt am Main	EUR		-	100,00	100,00	394.594	-17.906	4) 12)	2022
UI-TV-Fonds, Frankfurt am Main	EUR		100,00	-	100,00	13.510.307	-66.201	12)	2022
Vehicle Trading International (VTI) GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	2.763	-	1)	2023
VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	30.973	-	1) 3)	2023
VGRB GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1)	2020
VGRD GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	282.939	-	1)	2021
VGRDD GmbH, Dresden	EUR		-	100,00	100,00	-	-	1) 4)	2022
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	57.051	-	1) 11)	2023
Volkswagen ADMT Hannover GmbH, Hannover	EUR		-	100,00	100,00	25	-	-	2022
Volkswagen AirService GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	100	-	1)	2022
Volkswagen Automobile Berlin GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	27.762	-	1)	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) 11)	2021
VOLKSWAGEN Automobile Leipzig GmbH, Leipzig	EUR		-	100,00	100,00	13.805	-	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)	2023
Volkswagen Beteiligungsverwaltung GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	200	-	1)	2022
Volkswagen Deutschland GmbH & Co. KG, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	1.000	35.368	-	2022
Volkswagen Deutschland Verwaltungs GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	74	-	1)	2022
VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG, Braunschweig	EUR		100,00	-	100,00	7.131.794	-	1)	2023
Volkswagen Financial Services Digital Solutions GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	121.864	5.621	-	2022
Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH, Langenhagen	EUR		-	100,00	100,00	603	-	1)	2022
Volkswagen Group Charging GmbH, Berlin	EUR		-	100,00	100,00	100	-	1)	2022
Volkswagen Group IT Solutions GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	200	-	1)	2022
Volkswagen Group Logistics GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	4.436	506	-	2022
Volkswagen Group Real Estate GmbH & Co. KG, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	307.000	27.922	-	2022
Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	26.594	-	1)	2022
Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	234.297	-	1)	2022
Volkswagen Insurance Brokers GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	54.829	-	1)	2023
Volkswagen Konzernlogistik GmbH & Co. OHG, Wolfsburg	EUR		81,00	19,00	100,00	511	120.975	15)	2022
Volkswagen Leasing GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	3.269.912	-	1)	2023
Volkswagen Leasingobjekt GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1) 11)	2022
Volkswagen Original Teile Logistik Beteiligungs-GmbH, Baunatal	EUR		49,80	3,80	53,60	31	1	-	2022
Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal	EUR		50,87	3,88	54,75	47.095	31.447	-	2022
Volkswagen Osnabrück GmbH, Osnabrück	EUR		100,00	-	100,00	10.511	-	1)	2022
Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau	EUR		100,00	-	100,00	672.503	-	1)	2022
Volkswagen Sechste Leasingobjekt GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	25	-	1)	2022
Volkswagen Software Asset Management GmbH, Wolfsburg	EUR		-	100,00	100,00	100	-	1)	2022
Volkswagen Vermögensverwaltungs-GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	2.300.025	-	1)	2022
Volkswagen Versicherung AG, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	97.055	-	1)	2023
Volkswagen Zubehör GmbH, Dreieich	EUR		100,00	-	100,00	8.911	-	1)	2023
Volkswagen-Versicherungsdienst GmbH, Braunschweig	EUR		-	100,00	100,00	54.369	-	1)	2023
VW Kraftwerk GmbH, Wolfsburg	EUR		100,00	-	100,00	219.914	-	1)	2022
ZellCo 1. Projektgesellschaft mbH, Salzgitter	EUR		51,00	49,00	100,00	287.603	-12.397	4)	2022
2. Ausland									
AB Dure, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	1.440	-	5)	2022
AB Folkvagn, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	100	-	5)	2022
AB Otrern, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	684	564	-	2022
AB Scania-Vabis, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	100	-	5)	2022
Ainax AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	120	-	5)	2022
Aktiebolaget Tönseth & Co, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	14.387	18	-	2022
ARAC GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	63.643	-1.792	-	2022
Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	5.189.225	845.846	-	2022
Audi Australia Retail Operations Pty. Ltd., Zetland	AUD	1,6292	-	100,00	100,00	17.837	6.091	-	2022
Audi Brussels S.A./N.V., Bruxelles	EUR		-	100,00	100,00	623.019	9.560	-	2022
Audi Canada, Inc., Ajax / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	303.726	48.404	-	2023
Audi do Brasil Indústria e Comércio de Veículos Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	707.909	116.016	-	2022
Audi Hungaria Zrt., Győr	EUR		-	100,00	100,00	1.482.831	354.300	-	2023
Audi Japan Sales K.K., Tokio	JPY	156,7900	-	100,00	100,00	7.095.384	3.138.825	-	2022
Audi Luxembourg S.A., Strassen	EUR		-	100,00	100,00	364.329	-137.082	-	2022
Audi México S.A. de C.V., San José Chiapa	USD	1,1077	-	100,00	100,00	1.960.320	251.081	10)	2023
Audi of America, LLC, Reston / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	1.167.752	222.857	10)	2023
Audi Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4612	-	100,00	100,00	43.570	1.257	-	2022
Audi Tooling Barcelona, S.L., Martorell	EUR		-	100,00	100,00	52.334	2.037	-	2022
Audi Volkswagen Middle East FZE, Dubai	USD	1,1077	-	100,00	100,00	149.432	21.485	-	2022
Auto Expo Avion Premium S.A.S., Avion	EUR		-	100,00	100,00	2.502	294	-	2022
Auto Expo Avion S.A.S., Avion	EUR		-	100,00	100,00	5.778	226	-	2022
Auto Expo Béthune S.A.R.L., Béthune	EUR		-	100,00	100,00	768	19	-	2022
Auto Expo Bruay Premium S.A.S., Bruay-la-Buissière	EUR		-	100,00	100,00	2.004	197	-	2022
Auto Expo Bruay S.A.S., Bruay-la-Buissière	EUR		-	100,00	100,00	4.596	102	-	2022
Auto Expo Dunkerque Premium S.A.R.L., Dunkerque	EUR		-	100,00	100,00	1.697	-48	-	2022
Auto Expo Dunkerque S.A.S., Dunkerque	EUR		-	100,00	100,00	3.166	80	-	2022
Auto Expo Hazebrouck Premium S.A.S., Hazebrouck	EUR		-	100,00	100,00	2.272	146	-	2022
Auto Expo Hazebrouck S.A.S., Hazebrouck	EUR		-	100,00	100,00	7.582	41	-	2022
Auto Expo Montigny S.A.R.L., Montigny-en-Gohelle	EUR		-	100,00	100,00	281	71	-	2022
Auto Expo Villeneuve d'Ascq S.A.S., Villeneuve d'Ascq	EUR		-	100,00	100,00	7.120	502	-	2022
Auto Garage de l'Ouest S.A.S., Orvault	EUR		-	100,00	100,00	5.512	-207	-	2022
Autocentro Baistrocchi S.p.A., Bozen	EUR		-	100,00	100,00	6.183	738	-	2022
Autofinance S.A., Luxemburg	SEK	11,0874	-	-	-	350	-	12)	2022
Autohaus Robert Stipschitz GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	12.005	356	-	2022
Automobili Lamborghini America, LLC, Reston / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	45.948	10.733	10)	2023
Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese	EUR		-	100,00	100,00	5.782.297	409.930	-	2022
Automotors Toul S.A.R.L., Dommartin-les-Toul	EUR		-	100,00	100,00	-282	-222	-	2022
Axone Automobiles S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	-489	-4.859	11)	2022
Banco Volkswagen S.A., São Paulo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	3.222.080	155.697	-	2022
Beijing Binjie Automobile Sales & Service Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	53.926	19.070	-	2022
Beijing Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	176.450	285	-	2022
Beijing Junbaojie Automobile Sales & Service Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	39.155	10.719	-	2022
Beijing Junbaojie Automobile Trade Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	86.109	12.061	-	2022
Bentley Motors Canada Ltd./Ltee., Montreal / QC	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	15.085	3.457	10)	2023
Bentley Motors Ltd., Crewe	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	114.400	697.000	-	2022
Bentley Motors, Inc., Reston / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	121.311	14.765	10)	2023
Bil Fastigheter i Sverige AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	6.951	155	-	2022
Bilfastighet i Täby AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	20.756	0	-	2022
Bilmetro AB, Gävle	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	628.874	124.486	-	2022
Bilmetro i Dalarna AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	6.136	756	-	2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2023	direkt	indirekt				
Bilmetro Lastbilar i Hudiksvall AB, Gävle	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	29	-110		2022
Bilmetropolen i Gävle-Dala AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	240	30		2022
Blue Diamond Parts LLC, Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	42.403	30.698		2022
Bonaldi Motori S.p.A., Bozen	EUR	-	-	100,00	100,00	42.855	6.629		2022
Bonaldi Tech S.p.A., Bozen	EUR	-	-	100,00	100,00	13.315	5.717	11)	2022
CARIAD (China) Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	1.079.113	115.151		2022
CARIAD Estonia A.S., Tallinn	EUR	-	-	100,00	100,00	473.189	-12.520		2022
Carrera Finance S.A., Luxemburg	EUR	-	-	-	-	31	-	12)	2022
Carrera Italia SPV S.r.l., Conegliano	EUR	-	-	-	-	10	-	12)	2022
Centurion Truck & Bus (Pty) Ltd. t/a, Centurion	ZAR	20,4442	-	70,00	70,00	24.337	3.945		2022
Changshu Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Changshu	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	77.508	20.818		2022
Changxing Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Huzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	28.452	-7.045		2022
Changzhou Aobaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Changzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	51.827	-12.185		2022
Chicago International Trucks - Chicago, LLC, Chicago / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-5.793	-	5)	2022
Cixi Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Cixi	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	117.559	50.108		2022
Codema Comercial e Importadora Ltda., Guarulhos	BRL	5,3750	-	99,98	99,98	321.985	97.408		2022
Consórcio Nacional Volkswagen - Administradora de Consórcio Ltda., Santana de Parnaíba	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	443.189	72.057		2022
Din Bil Fastigheter Göteborg AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	15.926	-415		2022
Din Bil Fastigheter Syd AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	10.490	-114		2022
Din Bil Helsingborg AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	15.987	202		2022
Din Bil Sverige AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	1.609.757	345.095		2022
Dorigoni S.p.A., Bozen	EUR	-	-	100,00	100,00	21.881	3.106		2022
Driver Australia eight Trust, Chullora	AUD	1,6292	-	-	-	-	-	6) 12)	2023
Driver Australia Master Trust, Chullora	AUD	1,6292	-	-	-	39.138	13.793	12)	2022
Driver Australia seven Trust, Chullora	AUD	1,6292	-	-	-	14.327	13.200	12)	2022
Driver Brasil five Banco Volkswagen Fundo de Investimento em Direitos Creditórios Financiamento de Veículos, Osasco	BRL	5,3750	-	-	-	467.145	69.116	12)	2022
Driver Brasil Six Banco Volkswagen Fundo de Investimento em Direitos Creditórios Financiamento de Veículos, Osasco	BRL	5,3750	-	-	-	-	-	4) 6) 12)	2023
Driver China Eleven Auto Loan Securitization Trust, in Liquidation, Peking	CNY	7,8700	-	-	-	2.426.380	262.929	2) 12)	2022
Driver China Fourteen Auto Loan Securitization Trust, Peking	CNY	7,8700	-	-	-	7.171.775	-68.739	4) 12)	2022
Driver China Thirteen Auto Loan Securitization Trust, Peking	CNY	7,8700	-	-	-	3.918.627	155.492	12)	2022
Driver China Twelve Auto Loan Securitization Trust, in Liquidation, Peking	CNY	7,8700	-	-	-	1.609.832	144.297	2) 12)	2022
Driver Master S.A., Luxemburg	EUR	-	-	-	-	31	-	12)	2022
Driver Multi-Compartment S.A., Luxemburg	EUR	-	-	-	-	30	-	12)	2022
Driver UK Master S.A., Luxemburg	GBP	0,8691	-	-	-	29	-	3) 12)	2022
Driver UK Multi-Compartment S.A., Luxemburg	GBP	0,8691	-	-	-	29	-	3) 12)	2022
Ducati (Schweiz) AG, Feusisberg	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	5.232	828		2022
Ducati do Brasil Indústria e Comércio de Motocicletas Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	44.345	1.255		2022
Ducati Japan K.K., Yokohama	JPY	156,7900	-	100,00	100,00	384.282	72.661		2022
Ducati Motor (Thailand) Co. Ltd., Amphur Pluakdaeng	THB	37,9886	-	100,00	100,00	2.926.639	806.885		2022
Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna	EUR	-	-	100,00	100,00	880.007	46.502		2022
Ducati Motors de Mexico S. de R.L. de C.V., Mexico City	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	6.501	-2.604		2022
Ducati North America, Inc., Sunnyvale / CA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	43.031	4.234		2022
Ducati North Europe B.V., Den Haag	EUR	-	-	100,00	100,00	8.257	968		2022
Ducati Powertrain (Thailand) Co. Ltd., Amphur Pluakdaeng	THB	37,9886	-	100,00	100,00	610.295	359.729		2022
Ducati U.K. Ltd., Towcester	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	7.281	759		2022
Ducati West Europe S.A.S., Colombes	EUR	-	-	100,00	100,00	14.127	2.004		2022
Electrify America, LLC, Reston / VA	USD	1,1077	-	94,90	94,90	854.143	-123.825		2022
Erre Esse S.p.A., Bozen	EUR	-	-	100,00	100,00	9.205	2.001		2022
Eurent Autovermietung Kft., Budapest	HUF	382,3900	-	100,00	100,00	137.592	-455.101		2022
Euro-Leasing A/S, Padborg	DKK	7,4530	-	100,00	100,00	29.382	14.058		2022
Eurocar Immobili Italia s.r.l., Bozen	EUR	-	-	100,00	100,00	17.909	-326		2022
Eurocar Italia S.r.l., Bozen	EUR	-	-	100,00	100,00	113.363	18.512		2022
Europeisk Biluthyrning AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	74.745	25.052		2022
ExB II LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	56.017	18.570	12)	2022
ExB LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	37.644	17.210	12)	2022
Exclusive Cars Japan GK, Tokio	JPY	156,7900	-	100,00	100,00	798.052	-246.372		2022
Exclusive Cars Vertriebs GmbH, Salzburg	EUR	-	-	100,00	100,00	9.475	2.157		2022
Exclusive Motors S.A.S., Paris	EUR	-	-	100,00	100,00	3.683	529		2022
Fastighet Kallebäck 2:4 i Göteborg AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	4.782	-1.237		2022
Fastighets AB Hammarbyvagnen, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	2.857	158		2022
Fastighets AB Kabisten 1, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	3.228	327		2022
Fastighets AB Xalam, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	12.235	-646		2022
Fastighetsaktiebolaget Flygmotorn, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	18.719	65		2022
Fastighetsaktiebolaget Hjulnavet, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	55.260	1.396		2022
Fastighetsaktiebolaget Vindbron, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	44.146	1.106		2022
Fastighetsbolaget Bärgningsbilen 2 Örebro AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	45.407	8.861		2022
Fastighetsbolaget Fluoret AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	9.067	2.332		2022
Fastighetsbolaget Giltuna Västerås AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	25.182	2.755		2022
Ferruform AB, Luleå	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	80.269	8.701		2022
Garage André Floe S.A.S., Cesson-Sévigné	EUR	-	-	100,00	100,00	7.868	92		2022
Griffin Automotive Ltd., Road Town	TWD	33,9211	-	100,00	100,00	2.729.741	614.568		2022
Griffin Lux S.à r.l., Luxemburg	EUR	-	-	-	-	-	-	12)	2022
Gulf Turbo Services LLC, Doha	QAR	4,0378	-	55,00	55,00	19.292	3.988		2022
Hamlin Services, LLC, Herndon / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	9)	2021
Hangzhou Aobaohang Automobile Sales & Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	73.120	-1.627		2022
Hangzhou Jieshenghang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	195.709	55.755		2022
Hangzhou Junbaohang Automobile Sales & Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	252.656	70.103		2022
Hangzhou Tongxie Binjie Automobile Sales and Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	33.802	20.312		2022
Hangzhou Xiaoshan Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	139.175	47.929		2022
Hangzhou Xiaoshan Shidai Junbaohang Automobile Sales & Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	72.756	9.343		2022
Harbour Assurance Company of Bermuda Ltd., Hamilton	USD	1,1077	-	100,00	100,00	8.366	2.487		2022
Hemlingby 20:11 Fastighets AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	388	60		2022
Hemlingby 61:2 AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	1.257	563		2022
HTD I Oskarshamn AB, Oskarshamn	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	571	-		2022
Huzhou Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Huzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	84.238	29.777		2022
Huzhou Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Huzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	131.145	38.513		2022
IC Bus LLC, Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	986.193	66.842		2022
IC Bus of Oklahoma, LLC, Tulsa / OK	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	3)	2022
Immobilier France VGRF S.A.S., Roissy-en-France	EUR	-	-	100,00	100,00	57.745	3.162		2022
International DealCor Operations, Ltd., George Town	USD	1,1077	-	100,00	100,00	56.788	-		2022
International Engine Intellectual Property Company, LLC, Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	503.030	1.091		2022
International of Mexico Holding Corporation LLC, Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	720.329	-4.746		2022
International Parts Distribution S. de R.L. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	398.411	326.287		2022
International Truck and Engine Corporation Cayman Islands Holding Company, Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-68.006	3.120		2022
International Truck and Engine Corporation U.S. Holding Company, LLC, Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	92	-		2022
International Truck and Engine Overseas Corp., Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-10.124	-		2022
International Truck Intellectual Property Company, LLC, Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	1.009.222	23.869		2022
International Truck Leasing Corp., Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	5.687	937		2022
Italdesign Giugiaro S.p.A., Moncalieri	EUR	-	-	100,00	100,00	67.711	7.674		2022
Italscania S.p.A., Trento	EUR	-	-	100,00	100,00	65.845	37.589		2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=)	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
			direkt	indirekt	Gesamt				
Jacob S.A.S., Metz	EUR		-	100,00	100,00	3.873	365	11)	2022
Jacques Carlet S.A.S., Mozac	EUR		-	100,00	100,00	6.948	44	11)	2022
James Young Ltd., Crewe	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	12.474	-	5)	2022
Jiangmen Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jiangmen	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	48.302	1.026		2022
Jiaxing Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jiaxing	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	146.487	54.860		2022
Jiaxing Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jiaxing	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	83.573	36.448		2022
Jiaxing Zhongyue Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jiaxing	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	25.097	-1.681		2022
Jinhua Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jinhua	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	113.242	61.486		2022
Jinhua Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Jinhua	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	103.145	17.909		2022
Kai Tak Holding AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	120	-	5)	2022
Kunshan Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Kunshan	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	89.345	27.295		2022
Laxá Specialvehicles AB, Laxå	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	121.949	1.333		2022
LM Transportes Interstaduais Serviços e Comércio S.A., Salvador	BRL	5,3750	-	60,00	60,00	2.286.762	140.897	8) 11)	2022
LOTS Chile S.p.A., Santiago de Chile	CLP	977,9400	-	100,00	100,00	3.082.244	-731.211		2022
LOTS Group AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	447.602	-8.397		2022
LOTS Latin América Logística de Transportes Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	155.918	-5.578		2022
Lots Logistics (Guangxi) Co. Ltd., Beihai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	4.780	-	5)	2022
LOTS Peru S.A., Lima	PEN	4,0905	-	100,00	100,00	-	-	4)	2022
LOTS SPV USA LLC, Wilmington / DE	USD	1,1077	-	70,00	70,00	11.548	-534		2022
LOTS Ventures Canada Inc., Vancouver / BC	CAD	1,4681	-	80,00	80,00	6.660	-1.656		2022
LOTS Ventures USA Inc., Wilmington / DE	USD	1,1077	-	100,00	100,00	8.084	-		2022
Mälardalens Tekniska Gymnasium AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	80,00	80,00	28.622	1.586		2022
MAN Automotive (South Africa) (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	20,4442	-	100,00	100,00	1.072.157	80.329		2022
MAN Bus Sp. z o.o., Starachowice	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	986.498	97.941		2022
MAN Components s.r.o., Bánovce nad Bebravou	EUR		-	100,00	100,00	11.782	1.954		2022
MAN Energy Solutions Australia Pty. Ltd., Yennora	AUD	1,6292	-	100,00	100,00	22.809	2.499		2022
MAN Energy Solutions Belgium N.V., Antwerpen	EUR		-	100,00	100,00	13.536	1.409		2022
MAN Energy Solutions Brasil Equipamentos & Serviços Ltda., Rio de Janeiro	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	54.908	5.376		2022
MAN Energy Solutions Canada Ltd., Richmond / BC	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	12.467	1.754		2022
MAN Energy Solutions Canarias S.L.U., Las Palmas de Gran Canaria	EUR		-	100,00	100,00	5.699	885		2022
MAN Energy Solutions Chile Ltda., Valparaíso	CLP	977,9400	-	100,00	100,00	8.474.764	2.099.988		2022
MAN Energy Solutions China Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	230.397	61.808		2022
MAN Energy Solutions China Production Co., Ltd., Changzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	426.092	68.133		2022
MAN Energy Solutions España S.A., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	8.610	1.031		2022
MAN Energy Solutions France S.A.S., Saint-Nazaire	EUR		-	100,00	100,00	160.612	23.225		2022
MAN Energy Solutions Hellas E.P.E., Piräus	EUR		-	100,00	100,00	18.878	5.110		2022
MAN Energy Solutions Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,6529	-	100,00	100,00	123.696	13.501		2022
MAN Energy Solutions India Pvt. Ltd., Aurangabad	INR	92,1170	-	100,00	100,00	5.258.980	725.860		2022
MAN Energy Solutions Italia S.r.l., Genua	EUR		-	100,00	100,00	9.533	1.380		2022
MAN Energy Solutions Korea Ltd., Busan	KRW	1,440,7150	-	100,00	100,00	49.113.027	9.595.508		2022
MAN Energy Solutions Malaysia ES Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	MYR	5,0899	-	100,00	100,00	71.776	12.626		2022
MAN Energy Solutions Middle East LLC FZE, Fujairah	AED	4,0683	-	100,00	100,00	27.285	6.309		2022
MAN Energy Solutions Middle East LLC, Dubai	AED	4,0683	-	100,00	100,00	25.197	16.853		2022
MAN Energy Solutions Netherlands B.V., Schiedam	EUR		-	100,00	100,00	11.687	1.445		2022
MAN Energy Solutions Pakistan Pvt. Ltd., Lahore	PKR	308,1630	-	100,00	100,00	1.567.692	165.797		2022
MAN Energy Solutions Panama Inc., Panama-City	PAB	1,1077	-	100,00	100,00	19.603	4.176		2022
MAN Energy Solutions Qatar Navigation LLC, Doha	QAR	4,0378	-	49,00	49,00	23.602	-168		2022
MAN Energy Solutions Saudi Arabia LLC, Jeddah	SAR	4,1539	-	100,00	100,00	28.379	5.855		2022
MAN Energy Solutions Schweiz AG, Zürich	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	211.838	2.643		2022
MAN Energy Solutions Senegal S.A.R.L., Dakar	XOF	655,9570	-	100,00	100,00	3.635.505	985.168		2022
MAN Energy Solutions Servis ve Ticaret Ltd. Sti., Istanbul	TRY	32,7438	-	100,00	100,00	113.285	74.112		2022
MAN Energy Solutions Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4612	-	100,00	100,00	93.756	12.173		2022
MAN Energy Solutions South Africa (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	20,4442	-	100,00	100,00	461.734	29.131		2022
MAN Energy Solutions Sverige AB, Göteborg	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	45.972	35.892		2022
MAN Energy Solutions Taiwan Ltd., Kaohsiung	TWD	33,9211	-	100,00	100,00	279.233	99.968		2022
MAN Energy Solutions UK Ltd., Stockport	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	46.724	-593		2022
MAN Energy Solutions USA Inc., Houston / TX	USD	1,1077	-	100,00	100,00	71.351	7.015		2022
MAN Engines & Components Inc., Pompano Beach / FL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	113.906	10.050		2022
MAN Finance and Holding S.A., Strassen	EUR		-	100,00	100,00	1.689.321	133.325		2022
MAN Financial Services España S.L., Alcobendas (Madrid)	EUR		-	100,00	100,00	29.304	2.589		2022
MAN Financial Services GesmbH, Eugendorf	EUR		-	100,00	100,00	35.641	2.996		2022
MAN Financial Services Poland Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	153.232	35.108	10)	2022
MAN Hellas Truck & Bus A.E., Aspropyrgos	EUR		-	100,00	100,00	1.874	2		2022
MAN Kamion és Busz Kereskedelmi Kft., Dunaharaszti	HUF	382,3900	-	100,00	100,00	6.919.490	238.677		2022
MAN Kamyon ve Otobüs Ticaret A.S., Ankara	TRY	32,7438	-	100,00	100,00	706.553	118.464		2022
MAN Location & Services S.A.S., Evry	EUR		-	100,00	100,00	4.978	3.099		2022
MAN Nutzfahrzeuge Immobilien GmbH, Wien	EUR		-	100,00	100,00	32.828	3.181		2022
MAN Shared Services Center Sp. z o.o., Poznan	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	15.589	1.759		2022
MAN Truck & Bus (Korea) Ltd., Yongin	KRW	1,440,7150	-	100,00	100,00	17.275.566	5.193.413		2022
MAN Truck & Bus (M) Sdn. Bhd., Rawang	MYR	5,0899	-	100,00	100,00	54.244	-1.930		2022
MAN Truck & Bus Czech Republic s.r.o., Cestlice	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	1.428.630	191.024		2022
MAN Truck & Bus Danmark A/S, Greve	DKK	7,4530	-	100,00	100,00	155.666	14.268		2022
MAN Truck & Bus France S.A.S., Evry	EUR		-	100,00	100,00	89.528	3.767		2022
MAN Truck & Bus Iberia S.A., Coslada	EUR		-	100,00	100,00	130.659	12.620		2022
MAN Truck & Bus Italia S.p.A., Dossobuono di Villafranca	EUR		-	100,00	100,00	36.091	4.177		2022
MAN Truck & Bus Middle East FZE, Dubai	AED	4,0683	-	100,00	100,00	52.859	1.298		2022
MAN Truck & Bus N.V., Kobbegem	EUR		-	100,00	100,00	31.449	3.163		2022
MAN Truck & Bus Norge A/S, Lorenskog	NOK	11,2408	-	100,00	100,00	160.183	27.631		2022
MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	113.444	54.412		2022
MAN Truck & Bus Portugal S.U. Lda., Lissabon	EUR		-	100,00	100,00	9.265	4.150		2022
MAN Truck & Bus Schweiz AG, Otelfingen	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	31.761	2.377		2022
MAN Truck & Bus Slovakia s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	13.993	3.155		2022
MAN Truck & Bus Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR		-	100,00	100,00	14.565	851		2022
MAN Truck & Bus Trading (China) Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	67.330	-4.595		2022
MAN Truck & Bus UK Ltd., Swindon	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	121.972	11.100		2022
MAN Truck & Bus Vertrieb Österreich GmbH, Wien	EUR		-	100,00	100,00	264.985	12.630		2022
MAN Trucks Sp. z o.o., Niepolomice	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	1.468.188	158.856		2022
MAN Türkiye A.S., Ankara	TRY	32,7438	-	99,99	99,99	2.256.419	650.349		2022
MECOS AG, Zürich	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	3.581	1.224		2022
Metrobus AB, Gävle	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	1.089	661		2022
MOIA Luxemburg S.A., Strassen	EUR		-	100,00	100,00	217	-66		2022
MW-Hallen Restaurang AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	1.987	-6		2022
N.W.S. S.r.l., in Liquidation, Trento	EUR		-	52,50	52,50	21	-3	2)	2022
Nanjing Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Nanjing	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	30.359	-2.075		2022
Nardò Technical Center S.r.l., Santa Chiara di Nardò	EUR		-	100,00	100,00	13.635	1.386		2022
Navistar (Shanghai) Trading Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	25.613	976		2022
Navistar Aftermarket Products, Inc., Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	38.776	7.591		2022
Navistar Auspac Pty. Ltd., Tullamarine	AUD	1,6292	-	100,00	100,00	1.759	26		2022
Navistar Big Bore Diesels, LLC, Huntsville / AL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-59.016	-15.162		2022
Navistar Canada, ULC, Hannon / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	137.736	325.549		2022
Navistar Comercial S.A. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	307.728	33.541		2022
Navistar Diesel of Alabama, LLC, Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	90.056	-84		2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %			Eigenkapital	Ergebnis	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2023	direkt	indirekt	Gesamt	in Tsd.		
Navistar Financial Corporation, Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	191.436	20.505		2022
Navistar Financial Dealer Note Master Owner Trust II, Wilmington / DE	USD	1,1077	-	-	-	-	-	12)	2022
Navistar Financial Securities Corp., Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	67.596	8.182		2022
Navistar Financial Services North America Holding LLC, Herndon / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	1.420	147		2022
Navistar Financial, S.A. de C.V. SOFOM E.R., Miguel Hidalgo	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	5.838.094	889.110		2022
Navistar Global Operations Corp., Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-		2022
Navistar Hong Kong Holding Company Ltd., Hongkong	HKD	8,6529	-	100,00	100,00	4.110	-123		2022
Navistar International B.V., Amsterdam	USD	1,1077	-	100,00	100,00	605.428	-3.985		2022
Navistar International Corporation, Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	3.310.843	-23.053		2022
Navistar International Employee Leasing Company, Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	10.443	3.945		2022
Navistar International Mexico, S. de R.L. de C.V., Escobedo	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	5.284.371	1.855.895		2022
Navistar International Pvt. Ltd., Pune	INR	92,1170	-	100,00	100,00	146.323	3.272	3)	2022
Navistar International Southern Africa (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	20,4442	-	100,00	100,00	-59.385	-13.299		2022
Navistar International Truck Mexico, S. de R.L. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	5.064.500	1.851.502		2022
Navistar Leasing Company, Lisle / IL	USD	1,1077	-	-	-	-	-	12)	2022
Navistar Leasing Services Corp., Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	39.971	3.811		2022
Navistar Mexico, S. de R.L. de C.V., Mexico City	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	4.666.244	1.518.562		2022
Navistar San Antonio Manufacturing LLC, Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-89.813	-63.611		2022
Navistar, Inc., Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-7.006.733	284.018		2022
NC2 Global LLC, Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	140.081	2.323		2022
NC2 Luxembourg S.a.r.l., Luxemburg	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-122.364	-5.140	3)	2022
Ningbo Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Ningbo	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	176.281	114.629		2022
Norsk Scania AS, Oslo	NOK	11,2408	-	100,00	100,00	305.051	555.614		2022
Norsk Scania Eiendom AS, Oslo	NOK	11,2408	-	100,00	100,00	130.664	9.223		2022
OCC Technologies, LLC, Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	15.174	-6.916		2022
Ocean Automobile S.A.S., Orvault	EUR	-	-	100,00	100,00	4.630	-77		2022
OOO Porsche Center Moscow, Moskau	RUB	99,9661	-	100,00	100,00	1.805.297	122.033		2022
OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau	RUB	99,9661	-	100,00	100,00	280.862	50.518		2022
OOO Porsche Russland, Moskau	RUB	99,9661	-	100,00	100,00	7.192.065	-248.404		2022
OOO Scania Peter, St. Petersburg	RUB	99,9661	-	100,00	100,00	311.827	44.918		2022
OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau	RUB	99,9661	-	100,00	100,00	20.081.839	1.353.290	10)	2022
OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau	RUB	99,9661	-	100,00	100,00	8.104.665	194.813		2022
OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau	RUB	99,9661	-	100,00	100,00	3.229.001	311.525		2022
PAIG (China) Automobile Investment Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	1.780.960	216.497		2022
PAIG Japan Automobile Investment GK, Tokio	JPY	156,7900	-	100,00	100,00	3.082.871	15.306		2022
Paris Est Evolution S.A.S., Saint-Thibault-des-Vignes	EUR	-	-	100,00	100,00	6.298	689		2022
Parts and Service Ventures, Inc., Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	1.720	-4		2022
PBS Turbo s.r.o., Velká Bíteš	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	1.153.175	175.223		2022
PCars LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	51.835	22.746	12)	2022
PCREST II Holdings Ltd., Vancouver / BC	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	990	-	12)	2022
PCREST Ltd., Mississauga / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	3	-	5)	2022
PCTX LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	506	-		2022
PDRIVE LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	32.985	9.596	12)	2022
PFORCE LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	33.395	7.373	12)	2022
PGEAR LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	29.479	7.841	12)	2022
PILOT 2017-A LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	98.593	25.265	12)	2022
PILOT 2017-B LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	9.994	-324	12)	2022
PILOT 2019-A LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	61.015	22.036	12)	2022
PJOLT-1 LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	4) 6) 12)	2023
Porsamadrid S.L., Madrid	EUR	-	-	100,00	100,00	7.964	3.258		2022
Porsche (China) Motors Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	3.153.434	3.027.981		2022
Porsche (Shanghai) Commercial Services Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	625.831	154.752		2022
Porsche Albania Sh.p.k., Tirana	ALL	103,6450	-	100,00	100,00	817.278	109.367		2022
Porsche Asia Pacific Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4612	-	100,00	100,00	79.807	14.823		2022
Porsche Austria GmbH & Co. OG, Salzburg	EUR	-	-	100,00	100,00	170.985	54.688		2022
Porsche Auto Funding LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	4.000	-	12)	2022
Porsche Automotive Investment GmbH, Salzburg	EUR	-	-	100,00	100,00	601.631	130.713		2022
Porsche Aviation Products, Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	671	9		2022
Porsche Bank AG, Salzburg	EUR	-	-	100,00	100,00	796.845	33.354		2022
Porsche Bank Romania S.A., Voluntari	RON	4,9759	-	100,00	100,00	211.683	21.467		2022
Porsche BG EOOD, Sofia	BGN	1,9559	-	100,00	100,00	29.403	19.669		2022
Porsche BH d.o.o., Novi Grad	BAM	1,9558	-	100,00	100,00	33.724	6.993		2022
Porsche Biztosításközvetítő Kft., Budapest	HUF	382,3900	-	100,00	100,00	514.221	507.821		2022
Porsche Brasil Importadora de Veículos Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	164.265	154.265		2022
Porsche Broker A.D. Skopje, Skopje	MKD	61,6200	-	100,00	100,00	16.243	8.040		2022
Porsche Broker de Asigurare S.R.L., Voluntari	RON	4,9759	-	100,00	100,00	26.749	26.551		2022
Porsche Business Services, Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-14.206	-1.232		2022
Porsche Canadian Funding II L.P., Mississauga / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	114.882	8.248	12)	2022
Porsche Canadian Funding L.P., Mississauga / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	101.866	16.852		2022
Porsche Canadian Investment ULC, Halifax / NS	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	677	-28		2022
Porsche Cars Australia Pty. Ltd., Collingwood	AUD	1,6292	-	100,00	100,00	175.719	18.200		2022
Porsche Cars Canada Ltd., Toronto / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	214.677	22.025		2022
Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	165.210	26.307		2022
Porsche Cars North America, Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	2.441.457	549.641		2022
Porsche Central and Eastern Europe s.r.o., Prag	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	153.473	11.627		2022
Porsche Centre Beijing Central Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	65.288	81.607		2022
Porsche Centre Beijing Goldenport Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	51.039	49.539		2022
Porsche Centre North Toronto Ltd., Toronto / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	19.067	4.571		2022
Porsche Centre Shanghai Pudong Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	129.100	98.374		2022
Porsche Centre Shanghai Waigaoqiao Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	119.268	55.596		2022
Porsche Česká republika s.r.o., Prag	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	1.694.192	875.624		2022
Porsche Chile S.p.A., Santiago de Chile	CLP	977,9400	-	100,00	100,00	94.789.030	34.215.782		2022
Porsche Colombia S.A.S., Bogotá	COP	4.291,2300	-	100,00	100,00	143.559.564	72.551.371		2022
Porsche Consulting Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	53.873	16.220		2022
Porsche Consulting S.r.l., Mailand	EUR	-	-	100,00	100,00	18.750	2.070		2022
Porsche Consulting, Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	4.716	970		2022
Porsche Corporate Finance GmbH, Salzburg	EUR	-	-	100,00	100,00	1.675.332	24.493		2022
Porsche Croatia d.o.o., Zagreb	HRK	7,5345	-	100,00	100,00	250.782	172.172		2022
Porsche Design GmbH, Zell am See	EUR	-	-	100,00	100,00	7.912	290		2022
Porsche Design of America, Inc., Ontario / CA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	2.673	187		2022
Porsche Distribution S.A.S., Vélizy-Villacoublay	EUR	-	-	100,00	100,00	44.641	5.371		2022
Porsche Engineering Services s.r.o., Prag	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	380.454	82.855		2022
Porsche Enterprises, Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	140.691	-11.105		2022
Porsche Finance Zrt., Budapest	HUF	382,3900	-	100,00	100,00	6.729.849	-1.957.163		2022
Porsche Financial Auto Securitization Trust 2023-1, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	4) 6) 12)	2023
Porsche Financial Auto Securitization Trust 2023-2, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	4) 6) 12)	2023
Porsche Financial Leasing Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	196.499	116		2022
Porsche Financial Services Australia Pty. Ltd., Collingwood	AUD	1,6292	-	100,00	100,00	4.594	873		2022
Porsche Financial Services Canada G.P., Mississauga / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	31.924	8.049	10)	2022
Porsche Financial Services France S.A.S., Asnières-sur-Seine	EUR	-	-	100,00	100,00	21.637	3.383		2022
Porsche Financial Services Great Britain Ltd., Reading	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	104.785	12.902		2022
Porsche Financial Services Italia S.p.A., Padua	EUR	-	-	100,00	100,00	103.091	11.176		2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=)	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
			direkt	indirekt	Gesamt				
Porsche Financial Services Japan K.K., Tokio	JPY	156.7900	-	100,00	100,00	8.021.442	898.676		2022
Porsche Financial Services Korea Ltd., Seoul	KRW	1.440.7150	-	100,00	100,00	76.506.613	1.417.573		2022
Porsche Financial Services Schweiz AG, Rotkreuz	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	18.669	6.168		2022
Porsche Financial Services, Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	208.347	37.246	10)	2022
Porsche France S.A.S., Asnières-sur-Seine	EUR		-	100,00	100,00	139.364	9.741		2022
Porsche Funding L.P., Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	158.092	-138.252		2022
Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	5.242.588	369.427		2023
Porsche Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,6529	-	100,00	100,00	13.965.531	3.812.724		2022
Porsche Hungaria Kereskedelmi Kft., Budapest	HUF	382.3900	-	100,00	100,00	12.873.044	2.954.872		2022
Porsche Ibérica S.A., Madrid	EUR		-	99,99	99,99	114.976	10.209		2022
Porsche Immobilien BG EOOD, Sofia	BGN	1,9559	-	100,00	100,00	22.740	995		2022
Porsche Immobilien CZ spol. s r.o., Prag	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	979.088	59.645		2022
Porsche Immobilien Gesellschaft m.b.H & Co. KG, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	22.007	837		2022
Porsche Immobilien Gesellschaft m.b.H., Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	1.836.567	2.856		2022
Porsche Immobilien S.R.L., Cluj-Napoca	RON	4,9759	-	100,00	100,00	339.871	16.842		2022
Porsche Immobilien Slovakia spol s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	12.903	636		2022
Porsche Immobilien, poslovanje z nepremičninami d.o.o., Ljubljana	EUR		-	100,00	100,00	11.061	793		2022
Porsche Immobilienverwaltungs Kft., Budapest	HUF	382.3900	-	100,00	100,00	11.950.473	1.215.591		2022
Porsche Informatik GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	7.149	-86		2022
Porsche Innovative Lease Owner Trust 2016-A, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	109.665	37.012	12)	2022
Porsche Insurance Broker BG EOOD, Sofia	BGN	1,9559	-	100,00	100,00	3.851	3.383		2022
Porsche Inter Auto BG EOOD, Sofia	BGN	1,9559	-	100,00	100,00	12.553	8.056		2022
Porsche Inter Auto Chile S.p.A., Santiago de Chile	CLP	977.9400	-	100,00	100,00	12.809.727	3.542.191		2022
Porsche Inter Auto CZ spol. s r.o., Prag	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	873.888	355.882		2022
Porsche Inter Auto d.o.o., Ljubljana	EUR		-	100,00	100,00	13.319	7.352		2022
Porsche Inter Auto d.o.o., Zagreb	HRK	7,5345	-	100,00	100,00	106.577	25.021		2022
Porsche Inter Auto GmbH & Co. KG, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	90.136	45.596		2022
Porsche Inter Auto Hungaria Kft., Budapest	HUF	382.3900	-	100,00	100,00	6.917.369	5.170.572		2022
Porsche Inter Auto Polska Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	250.044	50.165		2022
Porsche Inter Auto Romania S.R.L., Voluntari	RON	4,9759	-	100,00	100,00	81.597	52.156		2022
Porsche Inter Auto S.d.o.o., Belgrad	RSD	117,1850	-	100,00	100,00	1.052.092	496.810		2022
Porsche Inter Auto Slovakia, spol. s r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	9.421	2.957		2022
Porsche International Financing DAC, Dublin	EUR		-	100,00	100,00	134.824	28.331		2022
Porsche International Reinsurance DAC, Dublin	EUR		-	100,00	100,00	229.103	18.788		2022
Porsche Investments Management S.A., Luxemburg	EUR		-	100,00	100,00	392.652	-12.060		2022
Porsche Italia S.p.A., Padua	EUR		-	100,00	100,00	150.661	16.305		2022
Porsche Japan K.K., Tokio	JPY	156.7900	-	100,00	100,00	6.727.246	5.227.246		2022
Porsche Konstruktionen GmbH & Co. KG, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	324.589	90.451		2022
Porsche Korea Ltd., Seoul	KRW	1.440.7150	-	100,00	100,00	29.921.771	25.678.803		2022
Porsche Latin America, Inc., Miami / FL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	4.978	537		2022
Porsche Leasing BG EOOD, Sofia	BGN	1,9559	-	100,00	100,00	22.080	2.275		2022
Porsche Leasing d.o.o. Podgorica, Podgorica	EUR		-	100,00	100,00	1.473	353		2022
Porsche Leasing d.o.o., Sarajevo	BAM	1,9558	-	100,00	100,00	11.194	4.385		2022
Porsche Leasing d.o.o., Zagreb	HRK	7,5345	-	100,00	100,00	437.600	41.830		2022
Porsche Leasing d.o.o.e.l. Skopje, Skopje	MKD	61,6200	-	100,00	100,00	435.299	64.271		2022
Porsche Leasing Ltd., Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	12)	2022
Porsche Leasing Romania IFN S.A., Voluntari	RON	4,9759	-	100,00	100,00	598.635	10.131		2022
Porsche Leasing SCG d.o.o., Belgrad	RSD	117,1850	-	100,00	100,00	1.624.301	108.155		2022
Porsche Leasing Sh.p.k., Tirana	ALL	103,6450	-	100,00	100,00	334.003	70.138		2022
Porsche Leasing SLO d.o.o., Ljubljana	EUR		-	100,00	100,00	117.818	9.672		2022
Porsche Leasing Ukraine TOV, Kiev	UAH	42,1157	-	100,00	100,00	294.632	-79.672		2022
Porsche Lizing és Szolgáltatás Kft., Budapest	HUF	382.3900	-	100,00	100,00	12.586.961	3.413.182		2022
Porsche Logistics Services LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	4.852	-8		2022
Porsche Macedonia d.o.o.e.l. Skopje, Skopje	MKD	61,6200	-	100,00	100,00	592.039	130.701		2022
Porsche Media & Creative GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	1.331	743		2022
Porsche Middle East and Africa FZE, Dubai	USD	1,1077	-	100,00	100,00	79.560	10.075		2022
Porsche Mobiliti d.o.o., Zagreb	HRK	7,5345	-	100,00	100,00	6.646	-3.789		2022
Porsche Mobility BG EOOD, Sofia	BGN	1,9559	-	100,00	100,00	6.362	1.749		2022
Porsche Mobility d.o.o., Belgrad	RSD	117,1850	-	100,00	100,00	2.124.329	185.243		2022
Porsche Mobility S.R.L., Voluntari	RON	4,9759	-	100,00	100,00	119.300	12.362		2022
Porsche Mobility TOV, Kiev	UAH	42,1157	-	100,00	100,00	191.592	-56.768		2022
Porsche Motorsport North America, Inc., Santa Ana / CA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	15.147	3.795		2022
Porsche Movilidad Colombia S.A.S., Bogotá	COP	4.291.2300	-	100,00	100,00	28.475.865	-3.716.119		2022
Porsche Partner d.o.o., Belgrad	RSD	117,1850	-	100,00	100,00	117.198	65.230		2022
Porsche Partner d.o.o., Sarajevo	BAM	1,9558	-	100,00	100,00	962	427		2022
Porsche Retail Group Australia Pty. Ltd., Collingwood	AUD	1,6292	-	100,00	100,00	61.684	11.987		2022
Porsche Retail Group Ltd., Reading	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	72.369	18.117		2022
Porsche Retail Italia S.r.l., Mailand	EUR		-	100,00	100,00	12.884	3.925	11)	2022
Porsche Romania S.R.L., Voluntari	RON	4,9759	-	100,00	100,00	311.252	245.298		2022
Porsche Sales & Marketplace Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-1.660	2.164		2022
Porsche SCG d.o.o. Beograd, Belgrad	RSD	117,1850	-	100,00	100,00	2.019.041	757.627		2022
Porsche Schweiz AG, Rotkreuz	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	41.771	5.991		2022
Porsche Services Ibérica, S.L., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	1.787	122		2022
Porsche Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4612	-	75,00	75,00	5.693	-2.307	4)	2022
Porsche Slovakia, spol. s r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	24.371	11.374		2022
Porsche Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR		-	100,00	100,00	41.047	23.308		2022
Porsche Taiwan Motors Ltd., Taipei	TWD	33,9211	-	100,00	100,00	1.025.116	843.451		2022
Porsche Ukraine TOV, Kiev	UAH	42,1157	-	100,00	100,00	373.353	276.241		2022
Porsche Versicherungs AG, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	105.912	13.419		2022
Porsche Versicherungsagentur TOV, Kiev	UAH	42,1157	-	100,00	100,00	219.210	53.119		2022
Porsche Volkswagen Servicios Financieros Chile S.p.A., Santiago de Chile	CLP	977.9400	-	100,00	100,00	9.783.661	1.754.728		2022
Porsche Zagreb d.o.o., Zagreb	HRK	7,5345	-	100,00	100,00	287.544	241.692		2022
Porsche Zastupanje u Osiguranju d.o.o., Zagreb	HRK	7,5345	-	100,00	100,00	5.757	1.716		2022
Porsche Zavarovalno Zastopnistvo d.o.o., Ljubljana	EUR		-	100,00	100,00	3.362	1.064		2022
Porsche Zentrum Zug, Risch AG, Rotkreuz	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	12.468	4.729		2022
Power Holdco Lux S.A., Strassen	EUR		-	100,00	100,00	101.017	-60		2022
Power Vehicle Co. Ltd., Bangkok	THB	37,9886	-	49,00	49,00	26.964	25.321		2022
PowerCo Battery Spain S.A., Madrid	EUR		-	100,00	100,00	95.889	-4.170		2022
PowerCo Canada Inc., Toronto / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
PPF Holding AG, Zug	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	6.663	-36		2022
Premium Automobiles S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	6.691	182	11)	2022
Premium Douai S.A.S., Dechy	EUR		-	100,00	100,00	1.262	-189		2022
Premium Metropole S.A.S., Villeneuve d'Ascq	EUR		-	100,00	100,00	6.508	508		2022
Premium Picardie S.A.S., Rivery	EUR		-	100,00	100,00	1.933	-56		2022
Premium Vélizy S.A.S., Vélizy-Villacoublay	EUR		-	100,00	100,00	7.219	399		2022
PREV LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	163.674	63.188	12)	2022
Private Driver Australia 2023-1 Trust, Chullora	AUD	1,6292	-	-	-	-	-	4) 6) 12)	2023
Private Driver España 2020-1, Fondo de Titulización, Madrid	EUR		-	-	-	-	-	12)	2022
Private Driver Italia 2020-1 S.r.l., Mailand	EUR		-	-	-	10	-	12)	2022
PSHIFT LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	141.760	68.759	12)	2022
PT MAN Energy Solutions Indonesia, Jakarta	IDR	17.055,2550	-	92,62	92,62	189.724	47.302		2022
PT Scania Parts Indonesia, Balikpapan	IDR	17.055,2550	-	100,00	100,00	1.319	-5.995		2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=)	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
			direkt	indirekt	Gesamt				
PVOLT LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	35.167	8.668	12)	2022
Pyrrhula 6, 7 AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	12.854	361		2022
Reliable Vehicles Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	2.500	-	5)	2022
Revra AB, Örebro	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	71.958	29.469		2022
Rinaldi S.p.A., Bozen	EUR	-	-	100,00	100,00	15.639	1.657		2022
Sågverket 6 AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	122	-244		2022
Saotini Auto S.p.A., Bozen	EUR	-	-	100,00	100,00	17.211	1.656		2022
Scan Siam Service Co. Ltd., Bangkok	THB	37,9886	-	49,00	49,00	89.368	39.953		2022
Scanexpo International S.A., Montevideo	USD	1,1077	-	100,00	100,00	3.072	75		2022
Scania (Hong Kong) Ltd., Hongkong	HKD	8,6529	-	100,00	100,00	45.709	4.630		2022
Scania (Malaysia) Sdn. Bhd., Shah Alam	MYR	5,0899	-	100,00	100,00	57.628	7.947		2022
Scania AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	25.070.257	9.500.161		2022
Scania Administradora de Consórcios Ltda., Cotia	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	157.650	72.859		2022
Scania Argentina S.A., Buenos Aires	USD	1,1077	-	100,00	100,00	51.300.070	5.893.215		2022
Scania Australia Pty. Ltd., Melbourne	AUD	1,6292	-	100,00	100,00	80.790	22.030		2022
Scania Banco S.A., São Bernardo do Campo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	768.112	89.799	9)	2022
Scania Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR	-	-	100,00	100,00	3.884	11.882		2022
Scania BH d.o.o., Sarajevo	BAM	1,9558	-	100,00	100,00	3.709	700		2022
Scania Botswana (Pty) Ltd., Gaborone	BWP	14,8486	-	100,00	100,00	16.312	7.204		2022
Scania Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9559	-	100,00	100,00	14.673	11.659		2022
Scania Bus & Coach UK Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	-	-	5)	2022
Scania Bus Financing AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	100	-		2022
Scania Central Asia LLP, Almaty	KZT	506,0100	-	100,00	100,00	890.212	-5.886		2022
Scania Chile S.A., Santiago de Chile	CLP	977,9400	-	100,00	100,00	34.618.661	10.475.113		2022
Scania Colombia S.A.S., Bogotá	COP	4.291,2300	-	100,00	100,00	180.346.329	45.777.621		2022
Scania Comercial, S.A. de C.V., Querétaro	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	435.745	20.271		2022
Scania Commercial Vehicles India Pvt. Ltd., Bangalore	INR	92,1170	-	100,00	100,00	-2.249.245	-202.456		2022
Scania Commercial Vehicles Renting S.A., San Fernando de Henares	EUR	-	-	100,00	100,00	42.267	2.881		2022
Scania Commerciale S.p.A., Trento	EUR	-	-	100,00	100,00	12.517	2.203		2022
Scania Corretora de Seguros Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	-	-		2022
Scania Credit (Malaysia) Sdn. Bhd., Shah Alam	MYR	5,0899	-	100,00	100,00	4.995	-6.162		2022
Scania Credit AB, Södertälje	EUR	-	-	100,00	100,00	1.714	304		2022
Scania Credit Argentina S.A.U., Buenos Aires	ARS	894,9939	-	100,00	100,00	202.182	72.838		2022
Scania Credit Hrvatska d.o.o., Lucko (Zagreb)	EUR	-	-	100,00	100,00	4.077	205		2022
Scania Credit Romania IFN S.A., Ciorogarla	RON	4,9759	-	100,00	100,00	57.787	6.472		2022
Scania Credit Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4612	-	100,00	100,00	255	83		2022
Scania Credit Solutions (T) Ltd., Daressalam	TZS	2.788,0800	-	100,00	100,00	4.260.912	-394.098		2022
Scania Credit Solutions Pty Ltd., Aeroton	ZAR	20,4442	-	100,00	100,00	21.825	4.107		2022
Scania Credit Taiwan Ltd., New Taipei City	TWD	33,9211	-	100,00	100,00	12.726	5.089		2022
Scania Crna Gora d.o.o., Danilovgrad	EUR	-	-	100,00	100,00	37	-99		2022
Scania CV AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	42.545.102	3.239.074		2022
Scania Czech Republic s.r.o., Prag	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	942.953	649.602		2022
Scania Danmark A/S, Ishøj	DKK	7,4530	-	100,00	100,00	396.778	180.080		2022
Scania Danmark Ejendom ApS, Ishøj	DKK	7,4530	-	100,00	100,00	110.473	3.467		2022
Scania del Perú S.A., Lima	PEN	4,0905	-	100,00	100,00	71.333	30.267		2022
Scania Delivery Center AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	191.685	39.127		2022
Scania East Africa Ltd., Nairobi	KES	173,9050	-	100,00	100,00	-825.094	-415.558		2021
Scania Eesti AS, Tallinn	EUR	-	-	100,00	100,00	12.370	4.108		2022
Scania Finance Australia Pty. Ltd., Melbourne	AUD	1,6292	-	100,00	100,00	28.067	3.175		2022
Scania Finance Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR	-	-	100,00	100,00	20.187	1.747		2022
Scania Finance Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1,9559	-	100,00	100,00	22.650	4.154		2022
Scania Finance Chile S.A., Santiago de Chile	CLP	977,9400	-	100,00	100,00	23.157.768	12.787.946	8)	2022
Scania Finance Colombia S.A.S., Bogotá	COP	4.291,2300	-	100,00	100,00	4.111.090	-1.455.765		2022
Scania Finance Czech Republic spol. s r.o., Prag	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	894.790	21.068		2022
Scania Finance France S.A.S., Angers	EUR	-	-	100,00	100,00	63.752	2.474		2022
Scania Finance Great Britain Ltd., London	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	138.725	22.776		2022
Scania Finance Hispania EFC S.A., San Fernando de Henares	EUR	-	-	100,00	100,00	50.293	1.526		2022
Scania Finance Ireland Ltd., Dublin	EUR	-	-	100,00	100,00	15.595	2.671		2022
Scania Finance Italy S.p.A., Mailand	EUR	-	-	100,00	100,00	68.255	7.461		2022
Scania Finance Korea Ltd., Chung-Ang	KRW	1.440,7150	-	100,00	100,00	63.616.862	5.434.611		2022
Scania Finance Luxembourg S.A., Munsbach	EUR	-	-	100,00	100,00	5.570	156		2022
Scania Finance Magyarorszag Zrt., Biatorbágy	HUF	382,3900	-	100,00	100,00	3.176.575	181.030		2022
Scania Finance Maroc S.A., Casablanca	MAD	10,9521	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Scania Finance Mexico, S.A. de C.V. SOFOM, E.N.R., El Marqués	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	36.742	11.751		2022
Scania Finance Nederland B.V., Breda	EUR	-	-	100,00	100,00	50.018	5.646	8)	2022
Scania Finance New Zealand Ltd., Auckland	NZD	1,7529	-	100,00	100,00	5.967	328		2022
Scania Finance Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	271.149	35.198		2022
Scania Finance Schweiz AG, Kloten	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	8.717	-45		2022
Scania Finance Slovak Republic s.r.o., Senec	EUR	-	-	100,00	100,00	13.781	748		2022
Scania Finance Southern Africa (Pty) Ltd., Aeroton	ZAR	20,4442	-	100,00	100,00	910.451	164.026		2022
Scania Financial Leasing (China) Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	150.379	-6.102		2022
Scania Finans AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	2.461.402	705.457		2022
Scania France S.A.S., Angers	EUR	-	-	100,00	100,00	96.343	51.771		2022
Scania Great Britain Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	169.627	108.030		2022
Scania Griffin Sales & Services AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	100	-	5)	2022
Scania Group (Thailand) Co., Ltd., Bangkok	THB	37,9886	-	100,00	100,00	32.394	-		2022
Scania Growth Capital AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	90,10	90,10	399.925	15.145		2022
Scania Growth Capital II AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	90,10	90,10	280.269	244	4)	2022
Scania Hispania S.A., San Fernando de Henares	EUR	-	-	100,00	100,00	33.608	25.404	11)	2022
Scania Holding France S.A.S., Angers	EUR	-	-	100,00	100,00	109.173	50.224		2022
Scania Holding Inc., Columbus / IN	USD	1,1077	-	100,00	100,00	632	-989		2022
Scania Hrvatska d.o.o., Lucko (Zagreb)	EUR	-	-	100,00	100,00	7.414	1.954		2022
Scania Hungaria Kft., Biatorbágy	HUF	382,3900	-	100,00	100,00	4.826.678	3.524.821		2022
Scania Industrial Maintenance AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	27.277	4.183		2022
Scania Insurance Nederland B.V., Middelhamis	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	9)	2022
Scania Insurance Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	3.788	3.704		2022
Scania Investimentos Imobiliários S.A., Vialonga	EUR	-	-	100,00	100,00	693	-29		2022
Scania IT AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	117.162	-		2022
Scania IT France S.A.S., Angers	EUR	-	-	100,00	100,00	298	207		2022
Scania IT Nederland B.V., Zwolle	EUR	-	-	100,00	100,00	1.022	173		2022
Scania Japan Ltd., Tokio	JPY	156,7900	-	100,00	100,00	-433.436	75.173		2022
Scania Korea Group Ltd., Seoul	KRW	1.440,7150	-	100,00	100,00	93.037.926	65.390.279		2022
Scania Latin America Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	4.748.288	2.183.182		2022
Scania Latvia SIA, Riga	EUR	-	-	100,00	100,00	13.347	4.416		2022
Scania Leasing BH d.o.o., Sarajevo	BAM	1,9558	-	100,00	100,00	322	-461	4)	2022
Scania Leasing d.o.o., Ljubljana	EUR	-	-	100,00	100,00	8.211	618		2022
Scania Leasing Ltd., Dublin	EUR	-	-	100,00	100,00	0	-	5)	2022
Scania Leasing Österreich GmbH, Brunn am Gebirge	EUR	-	-	100,00	100,00	15.814	1.866		2022
Scania Leasing RS d.o.o., Krmješevci	RSD	117,1850	-	100,00	100,00	177.915	30.745		2022
Scania Lizing Kft., Biatorbágy	HUF	382,3900	-	100,00	100,00	277.492	-134.300		2022
Scania Locacao Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	471	-29	4)	2022
Scania Location S.A.S., Angers	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-		2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=)	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
			31.12.2023	direkt	indirekt				
Scania Logistics Netherlands B.V., Zwolle	EUR		-	100,00	100,00	6.011	2.093		2022
Scania Luxembourg S.A., Munsbach	EUR		-	100,00	100,00	-	841		2019
Scania Makedonija d.o.o.e.l., Ilinden	MKD	61.6200	-	100,00	100,00	16.088	4.084		2022
Scania Manufacturing (Thailand) Co., Ltd., Bangkok	THB	37.9886	-	100,00	100,00	105.289	-		2022
Scania Maroc S.A., Casablanca	MAD	10.9521	-	100,00	100,00	176.960	49.822		2022
Scania Middle East FZE, Dubai	AED	4.0683	-	100,00	100,00	24.446	13.559		2022
Scania Milano S.p.A., Lainate	EUR		-	100,00	100,00	9.396	2.041		2022
Scania Moçambique, S.A., Beira	MZN	70.7650	-	100,00	100,00	-4.500	-7.109		2022
Scania Namibia (Pty) Ltd., Windhoek	NAD	20.5401	-	100,00	100,00	31.785	10.137		2022
Scania Nederland B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	74.888	29.871		2022
Scania New Zealand Ltd., Wellington	NZD	1.7529	-	100,00	100,00	34.668	4.738		2022
Scania Omni AB, Södertälje	SEK	11.0874	-	100,00	100,00	2.400	-	5)	2022
Scania Österreich Ges.m.b.H., Brunn am Gebirge	EUR		-	100,00	100,00	42.653	23.435		2022
Scania Österreich Holding GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		-	100,00	100,00	18.579	-6		2022
Scania Overseas AB, Södertälje	SEK	11.0874	-	100,00	100,00	71.635	4		2022
Scania Polska S.A., Nadarzyn	PLN	4.3409	-	100,00	100,00	383.594	281.088		2022
Scania Portugal, Unipessoal Lda., Santa Iria de Azóia	EUR		-	100,00	100,00	15.111	7.733		2022
Scania Production (China) Co., Ltd., Rugao	CNY	7.8700	-	100,00	100,00	738.841	-63.454		2022
Scania Production Angers S.A.S., Angers	EUR		-	100,00	100,00	29.656	4.363		2022
Scania Production Meppel B.V., Meppel	EUR		-	100,00	100,00	28.680	3.162		2022
Scania Production Slupsk S.A., Slupsk	PLN	4.3409	-	100,00	100,00	49.563	6.238		2022
Scania Production Zwolle B.V., Zwolle	EUR		-	100,00	100,00	820	245		2022
Scania Properties Ltd., Milton Keynes	GBP	0.8691	-	100,00	100,00	501	-	5)	2022
Scania Real Estate (UK) Ltd., Milton Keynes	GBP	0.8691	-	100,00	100,00	9.067	1.011		2022
Scania Real Estate Belgium N.V., Neder-Over-Heembeek	EUR		-	100,00	100,00	4.496	500		2022
Scania Real Estate Bulgaria EOOD, Sofia	BGN	1.9559	-	100,00	100,00	167	201		2022
Scania Real Estate Czech Republic s.r.o., Prag	CZK	24.7180	-	100,00	100,00	104.497	6.189		2022
Scania Real Estate Finland Oy, Helsinki	EUR		-	100,00	100,00	18.370	51		2022
Scania Real Estate France S.A.S., Angers	EUR		-	100,00	100,00	5.139	319		2022
Scania Real Estate Hispania S.L., San Fernando de Henares	EUR		-	100,00	100,00	1.605	231		2022
Scania Real Estate Holding Luxembourg S.à.r.l., Munsbach	EUR		-	100,00	100,00	5.736	826		2022
Scania Real Estate Holding Oy, Helsinki	EUR		-	100,00	100,00	5.574	80		2022
Scania Real Estate Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8.6529	-	100,00	100,00	46	-	5)	2022
Scania Real Estate Hungaria Kft., Biatorbágy	HUF	382.3900	-	100,00	100,00	956.591	55.890		2022
Scania Real Estate Kenya Ltd., Nairobi	KES	173.9050	-	100,00	100,00	183.783	-11.579		2020
Scania Real Estate Lund AB, Södertälje	SEK	11.0874	-	100,00	100,00	104	2		2022
Scania Real Estate New Zealand Limited, Auckland	NZD	1.7529	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Scania Real Estate Österreich GmbH, Brunn am Gebirge	EUR		-	100,00	100,00	8.937	1.160		2022
Scania Real Estate Polska Sp. z o.o., Nadarzyn	PLN	4.3409	-	100,00	100,00	81.126	7.940		2022
Scania Real Estate Romania S.R.L., Ciorogârta	RON	4.9759	-	100,00	100,00	8.625	1.106		2022
Scania Real Estate Schweiz AG, Kloten	CHF	0.9264	-	100,00	100,00	3.463	1.902		2022
Scania Real Estate Services AB, Södertälje	SEK	11.0874	-	100,00	100,00	1.183.432	249.736		2022
Scania Real Estate Slovakia s.r.o., Senec	EUR		-	100,00	100,00	4.220	353		2022
Scania Real Estate The Netherlands B.V., Breda	EUR		-	100,00	100,00	8.370	1.205		2022
Scania Rent Romania S.R.L., Ciorogârta	RON	4.9759	-	100,00	100,00	21.508	7.522		2022
Scania Romania S.R.L., Ciorogârta	RON	4.9759	-	100,00	100,00	62.141	39.270		2022
Scania Sales (China) Co., Ltd., Peking	CNY	7.8700	-	100,00	100,00	121.434	-80.937		2022
Scania Sales and Service (Guangzhou) Co., Ltd., Guangzhou	CNY	7.8700	-	100,00	100,00	-42.444	-15.660		2022
Scania Sales and Services AB, Södertälje	SEK	11.0874	-	100,00	100,00	18.224.201	3.342.101		2022
Scania Schweiz AG, Kloten	CHF	0.9264	-	100,00	100,00	32.578	29.317		2022
Scania Senegal S.U.A.R.L., Dakar	XOF	655.9570	-	100,00	100,00	-63.214	-27.304		2022
Scania Services del Perú S.A., Lima	PEN	4.0905	-	100,00	100,00	61.512	25.699		2022
Scania Servicii Asigurari S.R.L., Ciorogârta	RON	4.9759	-	100,00	100,00	2.385	-73		2022
Scania Servicios, S.A. de C.V., El Marqués	MXN	18.7689	-	100,00	100,00	110	-9		2022
Scania Siam Co. Ltd., Bangkok	THB	37.9886	-	99,99	99,99	482.352	19.188		2022
Scania Siam Leasing Co. Ltd., Bangkok	THB	37.9886	-	100,00	100,00	412.016	64.431		2022
Scania Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1.4612	-	100,00	100,00	5.920	3.158		2022
Scania Slovakia s.r.o., Senec	EUR		-	100,00	100,00	13.382	5.869		2022
Scania Slovenija d.o.o., Ljubljana	EUR		-	100,00	100,00	9.363	4.292		2022
Scania South Africa (Pty) Ltd., Aeroton	ZAR	20.4442	-	100,00	100,00	900.040	364.509		2022
Scania Srbija d.o.o., Krnješevci	RSD	117.1850	-	100,00	100,00	602.266	249.124		2022
Scania Sumistradora de Flota Tres SpA, Santiago de Chile	CLP	977.9400	-	100,00	100,00	-	-	6) 9)	2023
Scania Sumistradora de Flota Uno SpA, Santiago de Chile	CLP	977.9400	-	100,00	100,00	-	-	6) 9)	2023
Scania Suomi Oy, Helsinki	EUR		-	100,00	100,00	37.498	23.588		2022
Scania Sverige AB, Södertälje	SEK	11.0874	-	100,00	100,00	546.330	12.754		2022
Scania Sverige Bussar AB, Södertälje	SEK	11.0874	-	100,00	100,00	42.966	-	5)	2022
Scania Tanzania Ltd., Dar-es-Salaam	TZS	2.788.0800	-	100,00	100,00	14.990.000	809.537		2022
Scania Thailand Co. Ltd., Bangkok	THB	37.9886	-	99,99	99,99	118.948	21.933		2022
Scania Transportlaboratorium AB, Södertälje	SEK	11.0874	-	100,00	100,00	3.224	-31		2022
Scania Treasury AB, Södertälje	SEK	11.0874	-	100,00	100,00	78.082.414	-946.747		2022
Scania Trucks & Buses AB, Södertälje	SEK	11.0874	-	100,00	100,00	80.721	732		2022
Scania USA Inc., San Antonio / TX	USD	1.1077	-	100,00	100,00	15.133	3.963		2022
Scania West Africa Ltd., Accra	GHS	13.2537	-	100,00	100,00	-9.381	-5.925		2022
Scania-Kringlan AB, Södertälje	SEK	11.0874	-	100,00	100,00	6.000	-	5)	2022
Scania-Vabis 118 AB, Värnamo	SEK	11.0874	-	100,00	100,00	5.106	3.127		2022
Scanlink Ltd., Milton Keynes	GBP	0.8691	-	100,00	100,00	1.956	-	5)	2022
Scanrent - Alguer de Viaturas sem Condutor, S.A., Santa Iria de Azóia	EUR		-	100,00	100,00	14.095	1.496		2022
Scantruck Ltd., Milton Keynes	GBP	0.8691	-	100,00	100,00	1.671	-	5)	2022
SCI Delcor, Bruay-la-Buissière	EUR		-	100,00	100,00	1.946	78		2022
Scout Motors Inc., Tysons / VA	USD	1.1077	-	100,00	100,00	-34.514	-54.147	4)	2022
SEAT Motor España S.A., Barcelona	EUR		-	100,00	100,00	-1.866	-516		2021
SEAT, S.A., Martorell	EUR		-	100,00	100,00	1.297.400	67.500		2022
Shanghai Ducati Trading Co., Ltd., Shanghai	CNY	7.8700	-	100,00	100,00	112.532	21.666		2022
Shanghai Jie Gang Enterprise Management Co., Ltd., Shanghai	CNY	7.8700	-	100,00	100,00	23.715	-75		2022
Simple Way Locações e Serviços S.A., São Paulo	BRL	5.3750	-	100,00	100,00	1.102.810	1.700		2022
SIVA - Sociedade de Importação de Veículos Automóveis, S.A., Vila Nova Da Rainha	EUR		-	100,00	100,00	23.434	16.954		2022
Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav	EUR		-	100,00	100,00	92.475.506	12.767.881	10)	2022
Škoda Auto Slovensko s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	17.213	3.264		2022
Škoda Auto Volkswagen India Pvt. Ltd., Pune	INR	92.1170	86.88	13,12	100,00	48.743.770	2.083.400	3)	2022
ŠkoFIN s.r.o., Prag	CZK	24.7180	-	100,00	100,00	6.684.000	888.000		2022
SLA Treasury Spain S.L., Barcelona	BRL	5.3750	-	100,00	100,00	9.829.025	-144.164		2022
Soauto VGRP - Comércio de Automóveis, S.A., Lissabon	EUR		-	100,00	100,00	9.002	1.878		2022
Södertälje Bilkredit AB, Södertälje	SEK	11.0874	-	100,00	100,00	100	-	5)	2022
SOE Busproduction Finland Oy, Lahti	EUR		-	100,00	100,00	9.490	1.032		2022
Sonauto Lille S.A.S., Villeneuve d'Ascq	EUR		-	100,00	100,00	6.933	1.187		2022
Sonauto Lyon S.A.S., Champagne-au-Mont-d'Or	EUR		-	100,00	100,00	7.123	371		2022
Sonauto Roissy S.A.S., Villeneuve d'Ascq	EUR		-	96,81	96,81	6.254	-607		2022
Southway Scania Ltd., Milton Keynes	GBP	0.8691	-	100,00	100,00	1.170	-	5)	2022
SST Sustainable Transport Solutions India Pvt. Ltd., Nagpur	INR	92.1170	-	99,99	99,99	25.327	-420		2022
Stop 134 AB, Stockholm	SEK	11.0874	-	100,00	100,00	6.915	2.148		2022
Suzhou Aobaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Suzhou	CNY	7.8700	-	100,00	100,00	71.510	-7.618		2022
Suzhou Binjie Automobile Sales and Service Co., Ltd., Suzhou	CNY	7.8700	-	100,00	100,00	71.295	42.554		2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2023	direkt	indirekt				
Suzhou Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Suzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	165.123	79.675		2022
Suzhou Jiejun Automobile Trading Co., Ltd., Suzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	8.088	347		2022
Suzhou Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Suzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	126.704	44.099		2022
Suzhou Lanbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Suzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	3.425	-10.937		2022
Tachy Experts S.A.S., Angers	EUR		-	100,00	100,00	229	77		2022
Taizhou Junbaojie Automobile Sales and Service Co., Ltd., Taizhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	103.181	44.975		2022
TFS Brasil Holding Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	-	-	6)	2023
TOV Donbas-Scan-Service, Makijivka	UAH	42,1157	-	100,00	100,00	11.673	571		2022
TOV Kyiv-Scan, Kiev	UAH	42,1157	-	100,00	100,00	12.600	54		2022
TOV MAN Truck & Bus Ukraine, Kiev	UAH	42,1157	-	100,00	100,00	414.688	94.802		2022
TOV Scania Credit Ukraine, Kiev	UAH	42,1157	-	100,00	100,00	298.502	61.532		2022
TOV Scania Ukraine, Kiev	UAH	42,1157	-	100,00	100,00	278.884	91.378		2022
TOV Scania-Lviv, Lwiw	UAH	42,1157	-	100,00	100,00	32.769	13		2022
Transproteccion Agente de Seguros S.A. de C.V., Miguel Hidalgo	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	77.507	27.068		2022
TRATON AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	12.693	-2.638		2022
TRATON Finance & Services AS, Tallinn	EUR		-	100,00	100,00	-	-	4)	2022
TRATON Finance Luxembourg S.A., Strassen	EUR		-	100,00	100,00	49.020	4.296		2022
TRATON Financial Services Aktiebolag, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	494.485	133.607		2022
TRATON International S.A., Strassen	EUR		-	100,00	100,00	16.433.487	368.913		2022
TRATON Sweden AB, Södertälje	EUR		-	100,00	100,00	11.163.097	292.694		2022
TRATON Treasury AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	500	-	4)	2022
TRATON US, LLC, Pompano Beach / FL	EUR		-	100,00	100,00	1.404.091	70.012		2022
Trucknology S.A., Luxemburg	EUR		-	-	-	31	-	12)	2022
UAB Scania Lietuva, Vilnius	EUR		-	100,00	100,00	16.036	4.913		2022
Union Trucks Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	573	-	5)	2022
Uppsala Danmark-Säby 8:1 AB, Gävle	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	1.034	872		2022
UTP Holdings, LLC, Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	3)	2022
Vabis Bilverkstad AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	101	-	5)	2022
Vabis Försäkringsaktiebolag, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	197.049	-981	3) 11)	2022
VCI Loan Services, LLC, Herndon / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	9)	2019
VCI Ventures, LLC, Herndon / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	9)	2020
VCL Master Poland DAC, Dublin	EUR		-	-	-	-	-	6) 12)	2023
VCL Master Residual Value S.A., Luxemburg	EUR		-	-	-	31	-	12)	2022
VCL Master S.A., Luxemburg	EUR		-	-	-	31	-	12)	2022
VCL Master Sweden S.A., Luxemburg	SEK	11,0874	-	-	-	-	-	6) 12)	2023
VCL Multi-Compartment S.A., Luxemburg	EUR		-	-	-	31	-	12)	2022
Vicentini S.p.A., Bozen	EUR		-	100,00	100,00	33.335	4.288		2022
Vindbron Arendal AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	13.463	108		2022
Vita Gjuteriets Fastighetsbolag AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	164	114		2022
Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd., Hefei	CNY	7,8700	-	75,00	75,00	5.982.298	-1.022.830		2022
Volkswagen (Anhui) Component Co., Ltd., Hefei	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	905.556	-60.745		2022
Volkswagen (Anhui) Digital Sales and Services Co., Ltd., Hefei	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	1.526.486	-173.514	4)	2022
Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	100,00	-	100,00	75.296.954	13.704.367		2022
Volkswagen Argentina S.A., Buenos Aires	ARS	894,9939	-	100,00	100,00	179.822.892	3.521.608		2022
Volkswagen Auto Lease Entity, LLC, Herndon / VA	USD	1,1077	-	-	-	-	-	5) 9) 12)	2021
Volkswagen Auto Lease Loan Underwritten Funding, LLC, Herndon / VA	USD	1,1077	-	-	-	-	-	9) 12)	2021
Volkswagen Auto Loan Vehicle, LLC, Herndon / VA	USD	1,1077	-	-	-	-	-	9) 12)	2021
Volkswagen Auto Securitization Transaction, LLC, Herndon / VA	USD	1,1077	-	-	-	-	-	9) 12)	2021
Volkswagen Autoeuropa, Lda., Quinta do Anjo	EUR		-	100,00	100,00	385.959	46.638		2022
Volkswagen Automatic Transmission (Dalian) Co., Ltd., Dalian	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	6.748.576	2.717.601		2022
Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Co., Ltd., Tianjin	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	12.094.729	3.340.286		2022
Volkswagen Automotive Finance, LLC, Herndon / VA	USD	1,1077	-	-	-	-	-	9) 12)	2021
Volkswagen Bank S.A., Institución de Banca Múltiple, Puebla	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	2.737.000	294.000		2022
Volkswagen Corretora de Seguros Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	45.549	33.804		2022
Volkswagen de México, S.A. de C.V., Puebla	MXN	18,7689	100,00	-	100,00	36.113.851	13.219.524	10)	2022
Volkswagen Dealer Finance, LLC, Herndon / VA	USD	1,1077	-	-	-	-	-	9) 12)	2021
Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	1.988.914	-1.395.430		2022
Volkswagen Enhanced Auto Lease, LLC, Herndon / VA	USD	1,1077	-	-	-	-	-	5) 9) 12)	2021
Volkswagen Finance (China) Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	16.242.834	1.847.240		2022
Volkswagen Finance Belgium S.A., Bruxelles	EUR		-	100,00	100,00	14.546	4.880		2022
Volkswagen Finance Europe B.V., Amsterdam	EUR		-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Volkswagen Finance Luxembourg S.A., Strassen	EUR		100,00	-	100,00	58.645.312	1.797.265		2022
Volkswagen Finance Overseas B.V., Amsterdam	EUR		-	100,00	100,00	3.122.553	8.247		2022
Volkswagen Finance Overseas HoldCo B.V., Amsterdam	EUR		-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Volkswagen Financial Leasing (Tianjin) Co., Ltd., Tianjin	CNY	7,8700	-	98,85	98,85	1.734.566	35.579		2022
Volkswagen Financial Services (UK) Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	2.689.092	580.380		2022
Volkswagen Financial Services Australia Pty. Ltd., Chullora	AUD	1,6292	-	100,00	100,00	437.360	69.898	8)	2022
Volkswagen Financial Services France S.A., Villers-Cotterêts	EUR		-	100,00	100,00	197.964	1.270		2022
Volkswagen Financial Services Ireland Ltd., Dublin	EUR		-	100,00	100,00	-59.862	18.010		2022
Volkswagen Financial Services Japan Ltd., Tokio	JPY	156,7900	-	100,00	100,00	24.989.606	3.065.505		2022
Volkswagen Financial Services Korea Co., Ltd., Seoul	KRW	1.440,7150	-	100,00	100,00	364.929.000	21.838.000		2022
Volkswagen Financial Services N.V., Amsterdam	EUR		-	100,00	100,00	1.138.129	11.995		2022
Volkswagen Financial Services Polska Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	2.213.438	304.185	10)	2022
Volkswagen Financial Services S.p.A., Mailand	EUR		-	100,00	100,00	122.067	-2.619		2022
Volkswagen Financial Services Taiwan Ltd., Taipei	TWD	33,9211	-	100,00	100,00	1.491.817	143.393		2022
Volkswagen Finančné služby Slovensko s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	85.096	751	10)	2022
Volkswagen Finans Sverige AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	2.199.861	1.265.602		2022
Volkswagen Group (China) Technology Company Limited, Hefei	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Volkswagen Group Australia Pty. Ltd., Chullora	AUD	1,6292	-	100,00	100,00	380.150	55.771		2022
Volkswagen Group Automotive Retail France S.A.S., Villers-Cotterêts	EUR		10,02	89,98	100,00	343.982	10.309		2022
Volkswagen Group Canada, Inc., Ajax / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	396.422	24.711	10)	2022
Volkswagen Group España Distribución, S.A., Barcelona	EUR		-	100,00	100,00	174.438	32.429		2022
Volkswagen Group France S.A.S., Villers-Cotterêts	EUR		-	100,00	100,00	273.251	62.864		2022
Volkswagen Group Import Co., Ltd., Tianjin	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	3.303.742	318.560		2022
Volkswagen Group Ireland Ltd., Dublin	EUR		-	100,00	100,00	22.103	11.675		2022
Volkswagen Group Italia S.p.A., Verona	EUR		-	100,00	100,00	776.330	55.809		2022
Volkswagen Group Japan K.K., Toyohashi	JPY	156,7900	-	100,00	100,00	49.037.375	7.333.005		2022
Volkswagen Group Korea Ltd., Seoul	KRW	1.440,7150	-	100,00	100,00	190.265.104	-26.561.722		2022
Volkswagen Group Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	MYR	5,0899	-	100,00	100,00	-729.820	7.662		2022
Volkswagen Group of America Chattanooga Operations, LLC, Chattanooga / TN	USD	1,1077	-	100,00	100,00	477.748	64.228	10)	2022
Volkswagen Group of America Finance, LLC, Reston / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	30.487	-61.287	10)	2022
Volkswagen Group of America Investments, LLC, Reston / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	1.539.650	-3.057.513		2022
Volkswagen Group of America, Inc., Reston / VA	USD	1,1077	100,00	-	100,00	6.184.409	72.626	10)	2022
Volkswagen Group Polska Sp. z o.o., Poznan	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	458.193	127.184		2022
Volkswagen Group Retail France S.A.S., Roissy-en-France	EUR		-	100,00	100,00	183.415	16.387		2022
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	1,4612	-	100,00	100,00	5.954	-10.368		2022
Volkswagen Group Sverige AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	1.541.810	866.947		2022
Volkswagen Group Taiwan Co., Ltd., New Taipei City	TWD	33,9211	-	100,00	100,00	4.328.776	420.513		2022
Volkswagen Group Technology Solutions India Pvt. Ltd., Pune	INR	92,1170	-	100,00	100,00	14	-1	3)	2023
Volkswagen Group United Kingdom Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	770.200	120.900		2022
Volkswagen Holding Österreich GmbH, Salzburg	EUR		100,00	-	100,00	3.639.272	129.904		2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs	Höhe des Anteils der VW AG			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
		Mengennot. (1 Euro=)	31.12.2023	direkt	indirekt				
Volkswagen Independent Borrowing Entity, LLC, Herndon / VA	USD	1,1077	-	-	-	-	-	9) 12)	2021
Volkswagen Insurance Services, Correduria de Seguros, S.L., El Prat de Llobregat	EUR	-	-	100,00	100,00	44.566	8.002	-	2022
Volkswagen International Belgium S.A., Bruxelles	EUR	-	-	100,00	100,00	1.031.269	36.730	-	2022
Volkswagen International Estonia AS, Tallinn	EUR	-	-	100,00	100,00	5.650.144	12.015	-	2022
Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam	EUR	-	-	100,00	100,00	477.357	136.799	-	2022
Volkswagen International Luxemburg S.A., Strassen	EUR	-	-	100,00	100,00	31.529.322	221.950	-	2022
Volkswagen Japan Sales K.K., Tokio	JPY	156,7900	-	100,00	100,00	1.421.543	-203.715	-	2022
Volkswagen Leasing S.A. de C.V., Puebla	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	14.768.234	2.019.895	-	2022
Volkswagen Mobility Services S.p.A., Bozen	EUR	-	-	100,00	100,00	3.009	-8.907	-	2022
Volkswagen Motor Polska Sp. z o.o., Polkowice	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	838.564	123.932	10)	2022
Volkswagen Navarra, S.A., Pamplona	EUR	-	-	100,00	100,00	794.805	87.400	-	2022
Volkswagen New Mobility Services Investment Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	1.966.590	-36.263	-	2022
Volkswagen North American Region Payment Services, LLC, Reston / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	34.946	11.801	-	2022
Volkswagen of South Africa (Pty) Ltd., Kariega	ZAR	20,4442	100,00	-	100,00	13.304.820	923.228	10)	2022
Volkswagen Operating Lease Transaction, LLC, Herndon / VA	USD	1,1077	-	-	-	-	-	5) 9) 12)	2021
Volkswagen Participações Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	3.462.303	242.045	-	2022
Volkswagen Payments Canada Inc., Ajax / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	-	-	5) 9)	2021
Volkswagen Payments, LLC, Herndon / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	3.824	-734	5) 9)	2020
Volkswagen Poznan Sp. z o.o., Poznan	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	2.551.222	529.403	10)	2022
Volkswagen Public Auto Loan Securitization, LLC, Herndon / VA	USD	1,1077	-	-	-	-	-	9) 12)	2021
Volkswagen Renting S.A., Alcobendas (Madrid)	EUR	-	-	100,00	100,00	133.715	76.783	-	2022
Volkswagen Renting, Unipessoal, Lda., Amadora	EUR	-	-	100,00	100,00	2.699	2.076	-	2022
Volkswagen S.A. de Ahorro Para Fines Determinados, Buenos Aires	ARS	894,9939	-	100,00	100,00	2.776.558	1.512.990	-	2022
Volkswagen Serviços Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	33.600	27.870	-	2022
Volkswagen Slovakia, a.s., Bratislava	EUR	-	-	100,00	100,00	1.439.438	202.405	10)	2022
Volkswagen Truck & Bus Indústria e Comércio de Veículos Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	2.420.720	1.391.758	-	2022
Volkswagen Truck & Bus México S.A. de C.V., El Marqués	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	381.294	-352.406	-	2022
Volkswagen-Versicherungsdienst GmbH, Wien	EUR	-	-	100,00	100,00	3.669	3.191	-	2022
VW Credit Canada Funding GP, Inc., Ajax / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	-	-	9) 12)	2021
VW Credit Canada Funding L.P., Ajax / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	-	-	9) 12)	2021
VW Credit Canada Leasing ULC, Calgary / AL	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	-	-	9)	2021
VW Credit Canada, Inc., Pickering / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	1.223.643	115.605	9)	2022
VW Credit Leasing Ltd., Herndon / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	9)	2021
VW Credit, Inc., Herndon / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	7.561.695	672.665	8) 10)	2022
VWFS Insurance Services, Inc., Phoenix / AR	USD	1,1077	-	100,00	100,00	58.419	25.604	9)	2021
VWFS Protection Services FL, Inc., Herndon / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	9)	2021
VWFS Protection Services, Inc., Phoenix / AR	USD	1,1077	-	100,00	100,00	38.430	13.840	9)	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	7,8700	-	100,00	100,00	54.413	16.942	-	2022
Westrucks Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	336	-	5)	2022
Workhorse International Holding Company, Lisle / IL	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-1.132	-86	-	2022
Wuxi Aobaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Wuxi	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	41.724	-9.096	-	2022
Wuxi Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Wuxi	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	20.141	-15.910	-	2022
Yancheng Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Yancheng	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	63.888	12.836	-	2022
Zhejiang Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	306.533	95.133	-	2022
Zhongshan Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Zongshan	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	54.817	17.572	-	2022
Zuhai Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Zhuhai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	90.390	11.577	-	2022
B. Nicht konsolidierte Gesellschaften									
1. Inland									
A4nXT GmbH, Ingolstadt	EUR	-	-	100,00	100,00	39.496	-	1)	2023
Argo AI GmbH, München	EUR	-	-	100,00	100,00	250	-	-	2018
ARTEMIS GmbH, Ingolstadt	EUR	-	-	100,00	100,00	4.025	-	1)	2023
Audi Business Innovation GmbH, Ingolstadt	EUR	-	-	100,00	100,00	11.300	-	1)	2023
Audi Event Solutions GmbH, Ingolstadt	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Audi Events und Services GmbH, Ingolstadt	EUR	-	-	100,00	100,00	3.379	-	1)	2023
Audi Formula Racing GmbH, Neuburg a.d. Donau	EUR	-	-	100,00	100,00	152.359	-33.741	4)	2022
AUDI Immobilien GmbH & Co. KG, Wolfsburg	EUR	-	-	100,00	100,00	73.424	-9.046	-	2020
Audi Interaction GmbH, Potsdam	EUR	-	-	100,00	100,00	1.244	-	1)	2023
Audi Neckarsulm Immobilien GmbH, Neckarsulm	EUR	-	-	100,00	100,00	-267	2.507	-	2022
Audi Planung GmbH, Gaimersheim	EUR	-	-	100,00	100,00	793	-	1)	2023
Audi Sport Formel E GmbH, in Liquidation, Ingolstadt	EUR	-	-	100,00	100,00	1.357	57	2) 5)	2022
Audi Stiftung für Umwelt GmbH, Ingolstadt	EUR	-	-	100,00	100,00	5.016	1	-	2022
Auto Union GmbH, Ingolstadt	EUR	-	-	100,00	100,00	30.781	-	1)	2023
BELIMA Verwaltung GmbH, Pullach i. Isartal	EUR	-	-	-	-	18	-	12)	2021
Bentley Motors Germany GmbH, Hallbergmoos	EUR	-	-	100,00	100,00	14	0	-	2021
Cellforce Group GmbH, Tübingen	EUR	-	-	100,00	100,00	15.704	-28.114	-	2022
Cetitec GmbH, Pforzheim	EUR	-	-	100,00	100,00	4.137	3.012	-	2022
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	-833	141	12)	2022
Dastera Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, Mainz	EUR	-	-	94,00	94,00	-447	-138	12)	2022
Datura Grundstücksverwaltungsgesellschaft mbH & Co. Vermietungs KG, Mainz	EUR	-	-	94,00	94,00	-212	153	12)	2022
diconium auto gmbh, Stuttgart	EUR	-	-	100,00	100,00	25	-	4) 11)	2021
diconium data GmbH, Stuttgart	EUR	-	-	100,00	100,00	499	-	-	2022
diconium digital GmbH, Stuttgart	EUR	-	-	100,00	100,00	20.710	1.220	-	2022
diconium digital solutions GmbH, Stuttgart	EUR	-	-	100,00	100,00	23.270	-	-	2022
diconium GmbH, Stuttgart	EUR	-	-	100,00	100,00	682	-	-	2022
diconium strategy GmbH, Stuttgart	EUR	-	-	100,00	100,00	6.281	-	-	2022
Eberhardt Verwaltungsgesellschaft mbH, Ulm	EUR	-	-	100,00	100,00	49	2	-	2020
ELAG Emden Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	-	2022
EquipmentCo 1. Projektgesellschaft mbH & Co. KG, Salzgitter	EUR	-	-	100,00	100,00	8.824	-676	4)	2022
EquipmentCo 1. Verwaltungsgesellschaft mbH, Salzgitter	EUR	-	-	100,00	100,00	122	-3	4)	2022
Euromobil GmbH, Sittensen	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden	EUR	-	-	100,00	100,00	6.220	-	-	2022
Groupe Volkswagen France Grundstücksgesellschaft mbH, Wolfsburg	EUR	-	-	100,00	100,00	36	-1	-	2021
GVZ Konsolidierungszentrum Betreibergesellschaft mbH, Ingolstadt	EUR	-	-	50,16	50,16	11.643	470	-	2022
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	17.756	679	-	2022
Initium GmbH, Berlin	EUR	-	-	100,00	100,00	125	-	1)	2022
Intenta Automotive GmbH, Chemnitz	EUR	-	-	100,00	100,00	6.501	870	-	2022
Italdesign-Giugiaro Deutschland GmbH, Wolfsburg	EUR	-	-	100,00	100,00	1.733	195	-	2022
LGI Logistikzentrum im Güterverkehrszentrum Ingolstadt Betreibergesellschaft mbH, Ingolstadt	EUR	-	-	100,00	100,00	132.508	8.472	-	2022
LoadFox GmbH, in Liquidation, München	EUR	-	-	100,00	100,00	3.221	151	2)	2022
LoadFox Transport Solutions GmbH, München	EUR	-	-	100,00	100,00	296	-4	4)	2022
LOGPAY Financial Services GmbH, Eschborn	EUR	-	-	100,00	100,00	12.674	-	1)	2023
LOGPAY Transport Services GmbH, Eschborn	EUR	-	-	100,00	100,00	3.312	-	1)	2022
MAHAG Verwaltungs GmbH, München	EUR	-	-	100,00	100,00	27	2	-	2020
MAN Brand Management GmbH, Grünwald	EUR	-	-	100,00	100,00	25	-	1)	2023
MAN Grundstücksgesellschaft mbH & Co. Gamma KG, München	EUR	-	-	100,00	100,00	1.307	37	-	2022
MAN HR Services GmbH, München	EUR	-	-	100,00	100,00	766	-	1)	2023
MAN Personal Services GmbH, Dachau	EUR	-	-	100,00	100,00	25	-	1)	2023
MAN-Unterstützungskasse GmbH, München	EUR	-	-	100,00	100,00	363	34	-	2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=)	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
			31.12.2023	direkt	indirekt				
Manthey Racing GmbH, Meuspath	EUR	-	-	51,00	51,00	10.074	3.217		2022
Manthey Servicezentrum GmbH, Meuspath	EUR	-	-	100,00	100,00	868	425		2022
MMI Marketing Management Institut GmbH, Braunschweig	EUR	-	100,00	-	100,00	512	-	1)	2022
Mobility Trader Holding GmbH, Berlin	EUR	-	-	84,52	84,52	373.218	-9.025		2021
MOLTANDO Vermietungsgesellschaft mbH & Co. Objekt Kassel KG, Düsseldorf	EUR	-	-	-	-	-	-	12)	2021
MOON POWER Deutschland GmbH, Echting	EUR	-	-	100,00	100,00	528	-1.323		2022
NSU GmbH, Neckarsulm	EUR	-	-	100,00	100,00	50	-	1)	2023
Ortan Verwaltung GmbH & Co. Objekt Karlsfeld KG, Pullach i. Isartal	EUR	-	-	100,00	100,00	1.470	580		2022
OverTake GmbH, Köln	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	7)	2023
P3X GmbH & Co. KG, Gilching	EUR	-	-	100,00	100,00	17.524	-10.667	4)	2022
P3X Management GmbH, Gilching	EUR	-	-	100,00	100,00	27	2	4)	2022
POFIN Beteiligungs GmbH, Freilassing	EUR	-	-	100,00	100,00	18	-1		2022
Porsche eBike Performance GmbH, Ottobrunn	EUR	-	-	60,00	60,00	69.532	-21.006		2022
quattro GmbH, Neckarsulm	EUR	-	-	100,00	100,00	25	-	1)	2023
semvox GmbH, Kirkel	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	7)	2023
serva GmbH, in Liquidation, Stuttgart	EUR	-	-	100,00	100,00	1.187	-52	2)	2022
tcu Turbo Charger GmbH, Augsburg	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	1) 5)	2019
The Key to Mobility Services GmbH, Eschborn	EUR	-	-	100,00	100,00	20	-	1)	2022
TRATON Beteiligungsverwaltungs GmbH, München	EUR	-	-	100,00	100,00	25	-	1) 4)	2022
TRATON Dritte Beteiligungs GmbH, München	EUR	-	-	100,00	100,00	23	2		2022
Unterstützungseinrichtung VGW GmbH, München	EUR	-	-	100,00	100,00	183	28		2022
VAIVA GmbH, Gaimersheim	EUR	-	-	75,50	75,50	7.341	1.472		2022
VOLKSWAGEN CARIAD 42. Beteiligungs GmbH, Wolfsburg	EUR	-	-	100,00	100,00	1.495	-45		2021
Volkswagen Financial Services Europe AG, Braunschweig	EUR	-	100,00	-	100,00	250	-		2022
Volkswagen Group Future Center Europe GmbH, Potsdam	EUR	-	-	100,00	100,00	2.521	-	1)	2022
Volkswagen Group Info Services AG, Wolfsburg	EUR	-	-	100,00	100,00	11.100	-	1)	2022
Volkswagen Group Partner Services GmbH, Wolfsburg	EUR	-	100,00	-	100,00	144	-	1)	2022
Volkswagen Immobilien Blue 2 GmbH & Co. KG, Wolfsburg	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
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 Immobilien Property GmbH & Co. KG, Wolfsburg	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Volkswagen Infotainment GmbH, Wolfsburg	EUR	-	-	100,00	100,00	25	-	1)	2022
Volkswagen Retail Dienstleistungsgesellschaft mbH, Berlin	EUR	-	-	100,00	100,00	259	-	1)	2020
Volkswagen-Bildungsinstitut GmbH, Zwickau	EUR	-	-	100,00	100,00	256	-	1)	2022
Voya GmbH, Hamburg	EUR	-	-	100,00	100,00	1.664	-1.308		2022
Weser-Ems Vertriebsgesellschaft mbH, Bremen	EUR	-	100,00	-	100,00	17.752	4.955		2022
Wirelesscar GmbH, München	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
ZENDA Dienstleistungen GmbH, Würzburg	EUR	-	-	100,00	100,00	3.971	450		2022
2. Ausland									
A-Vision People, Empresa de trabalho temporário, unipessoal, Lda., Quinta do Anjo	EUR	-	-	100,00	100,00	1.572	173		2022
A4EX, LLC, Reston / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	64.080	31.131		2022
Administración de Prestaciones Colectivas, S.C., Puebla	MXN	18.7689	-	100,00	100,00	3	-		2022
AFN Ltd., Reading	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	0	-	5)	2022
Allmobil GmbH, Salzburg	EUR	-	-	100,00	100,00	1.281	1.073		2022
Aod Operations Canada, ULC, Vancouver / BC	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Aod Operations, LLC, Austin / TX	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Apolo Administradora de Bens S/S Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	-	-		2020
Audi Hungaria AHEAD Kft., Győr	HUF	382.3900	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Audi Regional Office S.A. de C.V., Puebla	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	60.301	3.370		2022
Automobiles Villers Services S.A.S., Villers-Cotterêts	EUR	-	-	100,00	100,00	2.679	279		2022
Banco Volkswagen Truck & Bus S.A., São Paulo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Beetle BC Holdings, Inc., Vancouver / BC	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	6.262	1.506		2021
Bellwether Forest Products, LLC, Camden / SC	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-		2022
Bentley Insurance Services Ltd., Crewe	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	221	-	5)	2022
Bentley Motor Cars Export Ltd., Crewe	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	11	-	5)	2022
Bentley Motor Export Services Ltd., Crewe	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	45	-	5)	2022
Bentley Motors FZE, Dubai	AED	4,0683	-	100,00	100,00	120	-	5)	2022
BeRider Services s.r.o., Prag	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	11.641	983		2022
Bikes Vertriebs GmbH, Salzburg	EUR	-	-	100,00	100,00	505	0		2022
Bonaldi Motorsport S.r.l., Bozen	EUR	-	-	100,00	100,00	258	76		2022
CARIAD Inc., Wilmington / DE	USD	1,1077	-	100,00	100,00	47.667	-2.265		2022
Centrales Diesel Export S.A.S., Saint-Nazaire	EUR	-	-	100,00	100,00	1.034	-42	5) 13)	2022
Centre Automobile de la Riviera Car S.A.S., Nizza	EUR	-	-	100,00	100,00	2.969	-540		2022
Cetitec d.o.o., Cakovec	HRK	7,5345	-	100,00	100,00	3.377	3.357		2022
Cetitec USA Inc., Dublin / OH	USD	1,1077	-	100,00	100,00	200	-49		2022
Chongqing Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Chongqing	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	84.961	-4.231		2022
Connected Mobility Ventures, S.A., Martorell	EUR	-	-	100,00	100,00	3.643	-2.560		2022
Crewe Genuine Ltd., Crewe	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	546	-	5)	2022
DASOF trgovsko in storitveno podjetje, d.o.o., Ljubljana	EUR	-	-	100,00	100,00	4.357	253		2022
Dealerware Services Canada, ULC, Vancouver / BC	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Dealerware, LLC, Austin / TX	USD	1,1077	-	100,00	100,00	25.745	-9.606		2022
Dencop A/S, Kopenhagen	DKK	7,4530	-	100,00	100,00	3.450	145		2021
DENROS A/S, Kopenhagen	DKK	7,4530	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
diconium digital solutions, Unipessoal Lda., Lissabon	EUR	-	-	100,00	100,00	672	264		2022
diconium Marketing Consulting (Beijing) Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	47	-44		2022
Diconium Romania S.R.L., Bukarest	RON	4,9759	-	100,00	100,00	-	-	4)	2022
diconium US, Inc., Los Gatos / CA	USD	1,1077	-	90,00	90,00	909	274		2022
DigiLab Italia S.r.l., Bozen	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
DigiLab Porsche Informatik GmbH, Salzburg	EUR	-	-	100,00	100,00	359	31		2022
Digiteq Automotive s.r.o., Prag	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	114.477	106.508		2022
Ducati ANZ Pty. Ltd., Alexandria	AUD	1,6292	-	100,00	100,00	6.404	2.389		2022
Ducati Canada, Inc., Saint John / NB	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	1.614	696		2022
Ducati India Pvt. Ltd., New Delhi	INR	92,1170	-	100,00	100,00	636.810	38.131	3)	2023
Ducati Retail S.r.l., Bologna	EUR	-	-	100,00	100,00	512	-132		2022
ELCA Engineering Company (Pty) Ltd., in Liquidation, Vanderbijlpark	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	2) 5)	2018
Electrify Canada Inc., Ajax / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	52.670	-7.012		2021
Embitel Technologies India Pvt. Ltd., Bangalore	INR	92,1170	-	100,00	100,00	562.598	184.130	3) 8)	2022
Embitel Technologies, Inc., Novi / MI	USD	1,1077	-	100,00	100,00	183	20	3) 9)	2022
ERF (Holdings) plc, Swindon	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	757	-	5)	2022
ERF Ltd., Swindon	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	-	-	5)	2022
EVDK TOV, Kiev	UAH	42,1157	-	100,00	100,00	48	-199		2022
Fifty Two Ltd., Stockport	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	5)	2018
Fondazione Ducati, Bologna	EUR	-	-	100,00	100,00	-68	202		2022
Green Solar Hill, Inc., Livingston / NJ	USD	1,1077	-	100,00	100,00	9.799	-858		2022
Group Info Services Estonia AS, Tallinn	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-		2020
H. J. Mulliner & Co. Ltd., Crewe	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	0	-	5)	2022
Hangzhou Q-Car Automobile Sales and Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	17.772	-228	4)	2022
Hangzhou Xianlin Jiejun Automobile Sales and Service Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
HoppyGo Czechia s.r.o., Prag	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	113	19		2022
HoppyGo Poland Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	325	31		2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=)	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
			direkt	indirekt	Gesamt				
HoppyGo s.r.o., Prag	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	13.690	156		2022
HoppyGo Slovakia s.r.o., Kosice	EUR	-	-	100,00	100,00	9	1		2022
HRVS Group Ltd., in Liquidation, Belper	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	-	-	2) 5)	2022
HRVS Rentals Ltd., in Liquidation, Belper	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	-	-	2) 5)	2022
H-TEC SYSTEMS USA Ltd., Brookshire / TX	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
In Car S.r.l., Bozen	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	7)	2023
INFINUM JV Holding d.o.o., Karlovac	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	7)	2023
INIS International Insurance Service s.r.o., Mladá Boleslav	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	40.181	34.681		2022
InterRent Biluthyrning AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	360	-	5)	2022
Italdesign Giugiaro (Shanghai) Products Development Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	3.254	-187	4)	2022
Italdesign Giugiaro Barcelona S.L., Sant Just Desvern	EUR	-	-	100,00	100,00	6.247	238		2022
Italdesign-Giugiaro USA LLC, Camden / DE	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Konnect with the Volkswagen Group Ltd., Tel Aviv	ILS	3,9951	-	100,00	100,00	4.887	692		2022
Kunshan Zhongyue Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Kunshan	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	52.101	-2.560		2022
Kuwy Technology Service Pvt. Ltd., Chennai	INR	92,1170	-	84,02	84,02	-745.000	-581.400	3)	2023
Lauken S.A., in Liquidation, Montevideo	UYU	43,2390	-	100,00	100,00	-	-	2) 5)	2022
Levi Rally Center Oy, Rovaniemi	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	7)	2023
LM Comércio de Veículos Seminovos Ltda., Salvador	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	-	-	9)	2023
LOGPAY Charge & Fuel Slovakia s.r.o., Bratislava	EUR	-	-	100,00	100,00	-22	-15		2022
LOGPAY Consorzio, Bozen	EUR	-	-	68,70	68,70	-9	-16		2022
LogPay Fuel Czechia s.r.o., Prag	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	710	-488		2022
LOGPAY Fuel Italia S.r.l., Bozen	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-		2022
LogPay Fuel Spain S.L., Barcelona	EUR	-	-	100,00	100,00	621	-12		2022
MAN Bus & Coach (Pty) Ltd., in Liquidation, Olifantsfontein	ZAR	20,4442	-	100,00	100,00	-	-	2) 5)	2022
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) 13)	2018
MAN Energy Solutions (Gibraltar) Ltd., Gibraltar	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	490	29		2022
MAN Energy Solutions Argentina S.A., Buenos Aires	ARS	894,9939	-	100,00	100,00	93.795	-101.799		2022
MAN Energy Solutions Bangladesh Ltd., Dhaka	BDT	121,5702	-	100,00	100,00	101.129	70.978		2022
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	1,9559	-	100,00	100,00	2.140	739		2022
MAN Energy Solutions Egypt LLC, Kairo	EGP	34,2556	-	100,00	100,00	48.567	34.197		2022
MAN Energy Solutions For Repair Services LLC, Suez	EGP	34,2556	-	100,00	100,00	-	-	4)	2022
MAN Energy Solutions Guinea S.A.R.L., Conakry	GNF	9.524,0200	-	100,00	100,00	33.817.934	8.158.143		2022
MAN Energy Solutions Japan Ltd., Tokio	JPY	156,7900	-	100,00	100,00	698.863	201.397		2022
MAN Energy Solutions Kenya Ltd., Nairobi	KES	173,9050	-	100,00	100,00	552.294	100.792		2022
MAN Energy Solutions Lanka Pvt. Ltd., Colombo	LKR	358,7845	-	100,00	100,00	577.055	281.757		2022
MAN Energy Solutions Malaysia OG Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	MYR	5,0899	-	100,00	100,00	3.276	624		2022
MAN Energy Solutions México, S. de R.L. de C.V., Mexico City	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	51.294	3.103		2022
MAN Energy Solutions Muscat L.L.C., Muscat	OMR	0,4265	-	70,00	70,00	671	446		2022
MAN Energy Solutions New Zealand Ltd., Auckland	NZD	1,7529	-	100,00	100,00	4.587	837		2022
MAN Energy Solutions Nigeria Pvt. Ltd., Lagos	NGN	993,1750	-	100,00	100,00	587.757	396.373		2022
MAN Energy Solutions Norge A/S, Oslo	NOK	11,2408	-	100,00	100,00	32.106	778		2022
MAN Energy Solutions Perú S.A.C., Lima	PEN	4,0905	-	100,00	100,00	7.983	2.109		2022
MAN Energy Solutions Philippines Inc., Parañaque City	PHP	61,3345	-	100,00	100,00	68.284	-1.244		2022
MAN Energy Solutions Poland Sp. z o.o., Danzig	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	11.173	3.329		2022
MAN Energy Solutions Portugal, Unipessoal, Lda., Quinta do Anjo	EUR	-	-	100,00	100,00	2.232	826		2022
MAN Energy Solutions Russia Ltd., Moskau	RUB	99,9661	-	100,00	100,00	311.983	-100.753		2022
MAN Financial Services Administrators (S.A.) (Pty) Ltd., in Liquidation, Isando	ZAR	20,4442	-	100,00	100,00	0	-	2) 5)	2022
MAN Financial Services Polska Sp.z o.o., Wolica	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	-	-	4) 7)	2023
MAN Financial Services UK Limited, Swindon	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	-	-	4)	2023
MAN Iran Power Sherkate Sahami Khass, Teheran	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	5)	2018
MAN Truck & Bus (S.A.) (Pty) Ltd., in Liquidation, Isando	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	-	-	2) 5)	2022
MAN Truck & Bus Asia Pacific Co. Ltd., Bangkok	THB	37,9886	-	99,99	99,99	155.319	12.213		2022
MAN Truck & Bus India Pvt. Ltd., Pune	INR	92,1170	-	99,99	99,99	3.462.300	133.050		2022
MAN Truck and Bus Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,6529	-	100,00	100,00	17.143	3.556		2022
MAN Turbo (UK) Ltd., Stockport	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	5)	2018
MDT CH International GmbH, Zürich	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	7	0	5)	2018
MHP (Shanghai) Management Consultancy Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	31.210	3.825		2022
MHP Americas, Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	1.786	1.709		2022
MHP Consulting Romania S.R.L., Cluj-Napoca	RON	4,9759	-	100,00	100,00	29.649	7.220		2022
MHP Consulting UK Ltd., Birmingham	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	-121	730		2022
Mirrlees Blackstone Ltd., Stockport	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	5)	2018
Mobility Lab s.r.o., Prag	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	47.279	-14.165		2022
Módulos Automotivos do Brasil Ltda., São Jose dos Pinhais	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	5.485	358		2021
MOON POWER GmbH, Salzburg	EUR	-	-	100,00	100,00	2.844	658		2022
mýa Connection GmbH, in Liquidation, Zürich	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	-	-	2)	2019
Nanjing Zhongyue Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Nanjing	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	48.061	-1.939	4)	2022
NIRA Dynamics AB, Linköping	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	324.008	32.914		2022
OEM Sub V, LLC, Wilmington / DE	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	4)	2022
OOO MAN Truck & Bus Production RUS, St. Petersburg	RUB	99,9661	-	100,00	100,00	609.680	208.902		2022
OOO Truck Production RUS, St. Petersburg	RUB	99,9661	-	100,00	100,00	157.952	-18.681		2022
P911 AG, Feusisberg	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	525	2.892		2022
Park Ward & Co. Ltd., Crewe	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	0	-	5)	2022
Paxman Diesels Ltd., Stockport	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	5)	2018
PCK TOV, Kiev	UAH	42,1157	-	100,00	100,00	28.529	-214		2022
PGRE Sport Cars Spain, S.L., El Prat de Llobregat	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
PHS Autohaus Sdn. Bhd, Kuala Lumpur	MYR	5,0899	-	100,00	100,00	3.239	2.156		2022
PHS Automotive Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	MYR	5,0899	-	100,00	100,00	8.337	1.137	4)	2022
POI France S.A.S., Paris	EUR	-	-	100,00	100,00	435	136		2022
Porsche Air Service GmbH, Salzburg	EUR	-	-	100,00	100,00	1.403	289		2022
Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg	EUR	-	-	100,00	100,00	59	3	5)	2022
Porsche Consulting Canada Ltd., Toronto / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	2.407	819		2022
Porsche Consulting Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	12.322	3.274		2022
Porsche Consulting S.A.S., Paris	EUR	-	-	100,00	100,00	387	534		2022
Porsche Design Asia Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,6529	-	100,00	100,00	3.389	2		2022
Porsche Design Great Britain Ltd., Reading	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	-6.074	-404		2022
Porsche Design Italia S.r.l., Padua	EUR	-	-	100,00	100,00	276	-3		2022
Porsche Design Netherlands B.V., Roermond	EUR	-	-	100,00	100,00	707	231		2022
Porsche Design Sales (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	803	-106	5)	2022
Porsche Design Studio North America, Inc., Beverly Hills / CA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	48	-	5)	2022
Porsche Design Timepieces AG, Solothurn	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	4.614	797		2022
Porsche Digital China Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	22.888	8.713		2022
Porsche Digital Croatia d.o.o., Zagreb	HRK	7,5345	-	50,00	50,00	9.404	7.140		2022
Porsche Digital España, S.L., Barcelona	EUR	-	-	100,00	100,00	618	114		2022
Porsche Digital Israel Ltd., Tel Aviv	ILS	3,9951	-	100,00	100,00	39	39	4)	2022
Porsche Digital Mexico, S. de R.L. de C.V., Guadalajara	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	-	-1.447	4)	2022
Porsche Digital, Inc., Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	1.034	-5.131		2022
Porsche Drive Canada, Ltd., Toronto / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	-66	-566		2022
Porsche Drive LLC, Atlanta / GA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	3.037	-1.963		2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=)	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
			direkt	indirekt	Gesamt				
Porsche Drive S.r.l., Trento	EUR		-	100,00	100,00	213	177		2022
Porsche eBike Performance d.o.o., Sveta Nedelja	HRK	7,5345	-	68,17	68,17	24.301	-38.224		2022
Porsche Engineering (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	72.068	16.204		2022
Porsche Engineering Romania S.R.L., Cluj-Napoca	RON	4,9759	-	100,00	100,00	13.425	4.553		2022
Porsche Engineering Services North America, Inc., Carson / CA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Porsche Group S.R.L., Voluntari	RON	4,9759	-	100,00	100,00	1.265	-258		2022
Porsche Immobilien BH d.o.o. Sarajevo, Sarajevo	BAM	1,9558	-	100,00	100,00	3.612	-259		2022
Porsche Immobilien Portugal S.A., Vila Nova Da Rainha	EUR		-	100,00	100,00	4.631	-90		2022
Porsche Immobilien Ukraine TOV, Kiev	UAH	42,1157	-	100,00	100,00	58.916	-1.006		2022
Porsche Inter Auto BH d.o.o. Sarejevo, Novi Grad	BAM	1,9558	-	100,00	100,00	8.230	2.327		2022
Porsche Inter Auto Ukraine TOV, Kiev	UAH	42,1157	-	100,00	100,00	53.197	-7.256		2022
Porsche Investments Management I S.à r.l., Luxemburg	EUR		-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Porsche Kosova Sh.p.k., Graçanicë	EUR		-	100,00	100,00	2.370	386		2022
Porsche Mobility GmbH, Wien	EUR		-	100,00	100,00	1.954	-3.081		2022
Porsche Motorsport Asia-Pacific Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	10.672	-2.673		2022
Porsche Norge AS, Oslo	NOK	11,2408	-	75,00	75,00	-	-	7)	2023
Porsche Retail GmbH, Salzburg	EUR		-	100,00	100,00	44	2	5)	2022
Porsche Sales & Marketplace Canada, Ltd., Toronto / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	1.058	1.114		2022
Porsche Services Korea LLC, Seoul	KRW	1.440,7150	-	100,00	100,00	3.865.219	19.032		2022
Porsche Services Middle East & Africa FZE, Dubai	USD	1,1077	-	100,00	100,00	902	208		2022
Porsche Services Singapore Pte. Ltd., Singapur	SGD	1,4612	-	100,00	100,00	-396	-305		2022
Porsche Smart Battery Shop s.r.o., Dubnica nad Váhom	EUR		-	100,00	100,00	31.074	69	4)	2022
Porsche System Engineering Ltd., Zürich	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	4.819	-186		2022
Porsche Volkswagen Corredores de Seguros Chile S.p.A., Santiago de Chile	CLP	977,9400	-	100,00	100,00	285.109	131.398		2021
Porsche Werkzeugbau s.r.o., Dubnica nad Váhom	EUR		-	100,00	100,00	16.724	1.831		2022
PowerCo Holding US, Inc., Reston / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	4)	2022
Putt Estates (Pty) Ltd., Upington	ZAR	20,4442	-	100,00	100,00	154.630	-5.343	3)	2023
Putt Real Estates (Pty) Ltd., Upington	ZAR	20,4442	-	100,00	100,00	11.113	-24.880	3)	2023
Re-MAN Parts Ltd., in Liquidation, Belper	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	-	-	2) 5)	2022
Rio Soluções Digitais Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	10	-		2022
Riviera Technic S.A.S., Mougins	EUR		-	100,00	100,00	-116	-1.081		2022
Ruston & Hornsby Ltd., Stockport	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5)	2018
Ruston Diesels Ltd., Stockport	EUR		-	100,00	100,00	-	-	5)	2018
São Bernardo Administradora de Créditos Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	4.083	1.208		2022
Saubermacher Battery Services GmbH, Premstätten	EUR		-	33,33	33,33	-107	-206	4)	2022
Scanexpo S.A., in Liquidation, Montevideo	UYU	43,2390	-	100,00	100,00	-	-	2) 5)	2022
Scania China Holding AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	-	-	7)	2023
Scania DCS AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	-	-	4) 7)	2023
Scania de Venezuela S.A., Valencia	VES	39,7505	-	100,00	100,00	-5.892.535	-7.243.176		2022
Scania Finance Israel Ltd., in Liquidation, Tel Aviv	ILS	3,9951	-	100,00	100,00	1.000	-	2)	2021
Scania Invest AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Scania Power Polska Sp. z o.o., in Liquidation, Warschau	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	-413	-32	2)	2022
Scania-MAN Administration ApS, Kopenhagen	DKK	7,4530	-	100,00	100,00	310	21		2022
Scout Motors Sales LLC, Tysons / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
SEAT Center Arrábida - Automóveis, Lda., Setúbal	EUR		-	100,00	100,00	3.023	236		2022
SEAT CUPRA S.A., Martorell	EUR		-	100,00	100,00	1.709	-720		2022
SEAT Metropolis Lab Barcelona S.A., Martorell	EUR		-	100,00	100,00	7.202	257		2022
Sergo-Arhkon TOV, Kiev	UAH	42,1157	-	100,00	100,00	2.396	-397		2022
Shanghai Advanced Automobile Technical Centre Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	13.436	1.709		2022
Shanghai Muchuan Industrial Design Co., Ltd	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	-	-	7)	2023
Shanghai Zhuguang Binjie Automobile Sales and Service Co., Ltd, Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	31.455	-3.545	4)	2022
Silvercar, Inc., Austin / TX	USD	1,1077	-	100,00	100,00	8.386	345		2022
SIVA Serviços – Assessoria Financeira e Administrativa, S.A., Amadora	EUR		-	100,00	100,00	257	172		2022
SKODA AUTO DigiLab Israel Ltd., in Liquidation, Bnei Berak	ILS	3,9951	-	50,00	50,00	254	74	2)	2022
Škoda X s.r.o., Prag	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	170.201	-7.986	11)	2022
Slobodna Zona Vogosca d.o.o., Vogosca	BAM	1,9558	-	100,00	100,00	-80	-191		2022
Société Immobilière Audi S.A.R.L., Paris	EUR		-	100,00	100,00	20.420	324		2022
Softbridge - Projectos Tecnológicos S.A., Porto Salvo	EUR		-	70,00	70,00	6.816	6.454		2022
Sports Cars Sales & Service AG, Feusisberg	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	-	-	4)	2022
Suzhou Zhongyue Junbaohang Automobile Sales and Service Co., Ltd., Suzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	95.133	-4.028		2022
TRATON Charging Solutions AB, Södertälje	EUR		-	100,00	100,00	1.212	73		2022
UMI Urban Mobility International Česká republika s.r.o., Mladá Boleslav	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	11.810	512		2022
VAREC Ltd., Tokio	JPY	156,7900	-	100,00	100,00	865.524	58.316		2022
VfL Wolfsburg (Beijing) Football Club Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	5.410	606	3)	2022
Villers Services Center S.A.S., Paris	EUR		-	100,00	100,00	2.547	-1.114		2022
Volkswagen Administradora de Negócios Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	45.559	-2.757		2022
Volkswagen ADMT, LLC, Reston / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Volkswagen Autonomy, Inc., Belmont / CA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-		2022
Volkswagen Battery Technology Development, LLC, Reston / VA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	5.415	-4.485		2022
Volkswagen Brokers Argentina S.A., Buenos Aires	ARS	894,9939	-	96,00	96,00	910.509	46.558		2022
Volkswagen Caminhões e Ônibus Comércio e Serviços Ltda., Limeira	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	16.760	-394		2022
Volkswagen Commercial Vehicles Services Australia Pty. Ltd., Morningson	AUD	1,6292	100,00	-	100,00	955	64	5) 13)	2022
VOLKSWAGEN COMPANY DAC, Dublin	EUR		-	100,00	100,00	6.386	-1.251		2022
Volkswagen Digital Solutions, Unipessoal Lda., Lissabon	EUR		-	100,00	100,00	2.513	407		2020
Volkswagen Finance Pvt. Ltd., Mumbai	INR	92,1170	-	100,00	100,00	9.278.126	124.480	3)	2023
Volkswagen Financial Services Hellas A.E., Athen	EUR		-	100,00	100,00	4.178	532		2022
Volkswagen Financial Services Holding Argentina S.R.L., Buenos Aires	ARS	894,9939	-	99,99	99,99	4.211.561	-625.195		2022
Volkswagen Financial Services Schweiz AG, Wallisellen	CHF	0,9264	-	100,00	100,00	12.538	1.981		2022
Volkswagen Finančné služby Maklérska s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	236	42		2022
Volkswagen Ghana Ltd., Accra	GHS	13,2537	-	100,00	100,00	29.518	-49.751		2022
Volkswagen Group Academy Mexico, S.C., Puebla	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	54.608	14.973		2021
Volkswagen Group Charging CZ s.r.o., Prag	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	-794	-494		2021
Volkswagen Group Hong Kong Ltd., Hongkong	HKD	8,6529	-	100,00	100,00	6.252	5.252	13)	2019
Volkswagen Group Insurance and Risk Management Services Ltd., in Liquidation, Milton Keynes	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	43	-	2) 5)	2022
Volkswagen Group Middle East QFZ LLC, Doha	USD	1,1077	-	100,00	100,00	964	-1.602		2022
Volkswagen Group Pension Scheme Trustee Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	0	-	5)	2022
Volkswagen Group Real Estate Czech Republic s.r.o., Mladá Boleslav	CZK	24,7180	-	100,00	100,00	23.659	-7.926		2021
Volkswagen Group Real Estate Polska Sp. z o.o., Poznan	PLN	4,3409	-	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	18,7689	-	100,00	100,00	175.406	26.857		2021
Volkswagen Group Services South America Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Volkswagen Group Services sp. z o.o., Poznan	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	15.213	4.555		2020
Volkswagen Group Services, s.r.o., Bratislava	EUR		-	100,00	100,00	7.330	1.950		2022
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	8,6529	-	100,00	100,00	175.387	14.703	13)	2022
Volkswagen Insurance Brokers, Agente de Seguros y de Fianzas, S.A. de C.V., Puebla	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	-59.934	-7.753		2022
Volkswagen Insurance Company DAC, Dublin	EUR		-	100,00	100,00	60.290	-33.411		2022
Volkswagen Insurance Service (Great Britain) Ltd., Milton Keynes	GBP	0,8691	-	100,00	100,00	2.719	491		2022
Volkswagen Insurance Services Korea Co., Ltd., Seoul	KRW	1.440,7150	-	100,00	100,00	4.964.745	1.544.515		2022
Volkswagen Insurance Services, LLC, Wilmington / DE	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
Volkswagen International Insurance Agency Co., Ltd., Taipei	TWD	33,9211	-	100,00	100,00	161.437	75.926		2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=)	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
			direkt	indirekt	Gesamt				
Volkswagen Leasing (Beijing) Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	6.948	7.356		2022
Volkswagen Leasing (Guangzhou) Co., Ltd., Guangzhou	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	1.736	1.696		2022
Volkswagen Leasing (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	-35.054	1.936		2022
Volkswagen Logistics Prestação de Serviços de Logística e Transporte Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	5.355	-113		2021
Volkswagen Mobility Solutions Rwanda Ltd., Kigali	RWF	1.394.5400	-	100,00	100,00	4.692.826	36.398		2022
Volkswagen New Mobility Services Consulting (Beijing) Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	26.759	710		2022
Volkswagen Passenger Cars Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur	MYR	5,0899	-	100,00	100,00	97.084	1.854		2020
Volkswagen Sarajevo d.o.o., Vogosca	BAM	1,9558	58,00	-	58,00	38.718	972		2022
Volkswagen Service Sverige AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	35.157	-5.813		2022
Volkswagen Servicios, S.A. de C.V., Puebla	MXN	18,7689	-	100,00	100,00	34.724	1.922		2022
Volkswagen Serwis Ubezpieczeniowy Sp. z o.o., Warschau	PLN	4,3409	-	100,00	100,00	73.517	14.061		2022
Volkswagen Venture Investment S.A., Strassen	EUR	-	-	100,00	100,00	-	-		2022
Volkswagen-Mobvoi (Beijing) Information Technology Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	100.793	-15.156		2022
Voya Travel Technologies S.R.L., Bukarest	RON	4,9759	-	100,00	100,00	344	49		2022
VTXRM - Software Factory Ltda., Porto Salvo	EUR	-	-	90,00	90,00	7.534	7.175		2022
VTXRM Software Factory US LLC, Wilmington / DE	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
VW Automotive Cloud, LLC, Redmond / WA	USD	1,1077	-	100,00	100,00	-	-	9)	2021
VWFS Insurance Services, Inc., Pickering / ON	CAD	1,4681	-	100,00	100,00	-	-	4) 6)	2023
VWT Participações em Outras Sociedades e Prestação de Serviços em Geral Ltda., São Bernardo do Campo	BRL	5,3750	-	100,00	100,00	3.213	-68		2021
WirelessCar (Beijing) Co. Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	16.094	4.359		2022
WirelessCar North America Inc., Greensboro / NC	USD	1,1077	-	100,00	100,00	348	212		2022
WirelessCar Sweden AB, Göteborg	SEK	11,0874	-	100,00	100,00	334.694	22.199		2022
III. GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN									
A. At Equity bewertete Unternehmen									
1. Inland									
Volkswagen Autoversicherung Holding GmbH, Braunschweig	EUR	-	-	51,00	51,00	186.795	13.996		2022
2. Ausland									
Argo AI, LLC, Pittsburgh / PA	USD	1,1077	-	49,21	49,21	-	-	8)	2020
Audi FAW NEV Co., Ltd., Changchun	CNY	7,8700	-	60,00	60,00	4.375.300	-578.990		2022
CARIZON (Beijing) Technology Company Limited, Peking	CNY	7,8700	-	60,00	60,00	-	-	4) 6)	2023
Commercial Vehicle Charging Europe B.V., Amsterdam	EUR	-	-	33,33	33,33	10.521	4.479	4)	2022
Cummins-Scania XPI Manufacturing, LLC, Columbus / IN	USD	1,1077	-	50,00	50,00	157.951	6.916		2022
DFM N.V., Amersfoort	EUR	-	-	60,00	60,00	291.051	28.445	10)	2022
FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun	CNY	7,8700	25,00	15,00	40,00	73.762.509	34.988.088		2022
Green Mobility Holding S.A., Strassen	EUR	-	-	66,00	66,00	21	-9	4)	2021
MAN Financial Services (SA) (RF) (Pty) Ltd., Johannesburg	ZAR	20,4442	-	50,00	50,00	271.132	67.508	10)	2022
MOS Intelligent Connectivity Technology Co. Ltd., Chengdu	CNY	7,8700	-	16,66	16,66	461.343	-6.924		2022
Oppland Tungebilservice A/S, Fagernes	NOK	11,2408	-	50,00	50,00	5.701	1.449		2022
SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	38,00	12,00	50,00	23.223.142	7.044.085		2022
SAIC-Volkswagen Sales Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	30,00	30,00	3.103.805	2.678.793		2022
Shanghai Volkswagen Powertrain Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	60,00	60,00	2.707.806	438.906		2022
Tynset Diesel A/S, Tynset	NOK	11,2408	-	50,00	50,00	5.519	1.117		2022
VDF Servis ve Ticaret A.S., Istanbul	TRY	32,7438	-	51,00	51,00	1.611.680	673.800	8)	2022
Virtual Turntable (Beijing) Internet Information Service Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	34,00	34,00	15.936	-10.203		2022
Volkswagen D'leteren Finance S.A., Bruxelles	EUR	-	-	50,00	50,00	134.226	4.508		2022
Volkswagen FAW Engine (Dalian) Co., Ltd., Dalian	CNY	7,8700	-	60,00	60,00	5.894.765	3.028.410		2022
Volkswagen FAW Platform (Anhui) Co., Ltd., Hefei	CNY	7,8700	-	100,00	100,00	168.267	-6.705		2022
Volkswagen FAW Platform Co., Ltd., Changchun	CNY	7,8700	-	60,00	60,00	1.406.650	116.496		2022
Volkswagen Financial Services South Africa (Pty) Ltd., Sandton	ZAR	20,4442	-	51,00	51,00	-1.180.889	186.560		2022
Volkswagen Møller Bilfinans A/S, Oslo	NOK	11,2408	-	51,00	51,00	4.021.517	256.144	10)	2022
Volkswagen Pon Financial Services B.V., Amersfoort	EUR	-	-	60,00	60,00	238.083	93.942	8) 11)	2022
Volkswagen Transmission (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	60,00	60,00	512.948	-212.608		2022
B. At Cost bewertete Unternehmen									
1. Inland									
August Horch Museum Zwickau GmbH, Zwickau	EUR	-	-	50,00	50,00	1.645	20		2022
Axel Springer Porsche GmbH & Co. KG, Berlin	EUR	-	-	50,00	50,00	24.484	-4.711		2022
Axel Springer Porsche Management GmbH, Berlin	EUR	-	-	50,00	50,00	31	19		2022
Car2Car Communication Consortium GbR, Braunschweig	EUR	-	7,40	7,41	14,81	521	122		2022
e:fs TechHub GmbH, Gaimersheim	EUR	-	-	49,00	49,00	24.661	4.623		2022
FleetCompany GmbH, Oberhaching	EUR	-	-	73,65	73,65	17.997	-6.600		2022
FlexFactory GmbH, Stuttgart	EUR	-	-	50,00	50,00	1.495	-1.999		2022
Futurepath GmbH, Berlin	EUR	-	-	49,00	49,00	1.821	634		2022
GIF Gewerbe- und Industriepark Bad Friedrichshall GmbH, Bad Friedrichshall	EUR	-	-	30,00	30,00	10.246	884		2022
HINO & TRATON Global Procurement GmbH, in Liquidation, München	EUR	-	-	51,00	51,00	486	161	2)	2022
IN-Campus GmbH, Ingolstadt	EUR	-	-	95,10	95,10	79.547	-8.574		2022
inpro Innovationsgesellschaft für fortgeschrittene Produktionssysteme in der Fahrzeugindustrie mbH, Berlin	EUR	-	50,00	-	50,00	2.311	98		2021
Intelligent Energy System Services GmbH, Ludwigsburg	EUR	-	-	50,00	50,00	2.229	761		2022
MyDigitalCar GmbH, Braunschweig	EUR	-	-	50,00	50,00	-	-	4) 6)	2023
Objekt Audi Zentrum Berlin-Charlottenburg Verwaltungsgesellschaft mbH, Berlin	EUR	-	-	50,00	50,00	84	2		2022
Objektgesellschaft Audi Zentrum Berlin-Charlottenburg mbH & Co. KG, Berlin	EUR	-	-	50,00	50,00	3.298	518		2022
PDB-Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR, Gaimersheim	EUR	-	20,00	40,00	60,00	-	-	14) 15)	2022
Quartett mobile GmbH, München	EUR	-	-	49,00	49,00	5.338	1.126		2022
Smart Press Shop GmbH & Co. KG, Halle	EUR	-	-	50,00	50,00	23.195	387		2022
Smart Press Shop Verwaltungs-GmbH, Stuttgart	EUR	-	-	50,00	50,00	37	4		2022
Volkswagen ClimatePartner GmbH, München	EUR	-	-	50,10	50,10	43.006	-1.994	4)	2022
Wolfsburg AG, Wolfsburg	EUR	-	50,00	-	50,00	31.344	-986		2022
2. Ausland									
AMEXCI AB, Karlskoga	SEK	11,0874	-	11,86	11,86	161.503	-26.889		2022
Audi RED Inc., Toronto / ON	CAD	1,4681	-	50,00	50,00	-	-	6)	2023
Autonomous Mobility Israel Ltd., Bnei Berak	ILS	3,9951	-	33,33	33,33	-	-	5)	2019
Beijing Shouqi Easy Go Technology Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	20,00	20,00	-3.464.843	-245.105		2022
Bugatti International Holding S.à r.l., Luxemburg	EUR	-	-	49,00	49,00	92.999	-13		2022
Central Eléctrica Anhangüera S.A., São Paulo	BRL	5,3750	-	40,00	40,00	67.390	21.321		2022
Central Eléctrica Monjolinho Ltda., São Paulo	BRL	5,3750	-	51,00	51,00	65	4		2021
Collect Car B.V., Rotterdam	EUR	-	-	60,00	60,00	5.772	108		2022
Destin-Link Supply Chain Management (Beijing) Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	50,00	50,00	50.000	-	4)	2022
Ewiva S.r.l., Mailand	EUR	-	-	50,00	50,00	40.024	-4.039		2022
Green:Code s.r.o., Prag	CZK	24,7180	-	49,00	49,00	18.289	10.027	3)	2023
Győr-Pér Repülőtér Kft., Pér	HUF	382,3900	-	46,10	46,10	1.979.822	243.826		2022
Innovative Charging Solutions (Suzhou) New Energy Technology Co., Ltd., Suzhou	CNY	7,8700	-	50,00	50,00	214.663	-26.330		2022
IONWAY B.V., Brüssel	EUR	-	-	50,00	50,00	-	-	7)	2023
Lenkrad Invest (Pty) Ltd., Sandton	ZAR	20,4442	-	51,00	51,00	28.415	25.632		2022
MAN Diesel & Turbo Ghana Ltd., Accra	EUR	-	-	90,00	90,00	-	-	5) 13)	2018
Material Science Center Qatar QSTP-LLC, in Liquidation, Doha	QAR	4,0378	25,00	25,00	50,00	8.247	-5.846	2) 5)	2014
movon AG, Cham	CHF	0,9264	-	50,00	50,00	-	-	4) 7)	2023

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=)	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
			direkt	indirekt	Gesamt				
QSV Operations LLC, San Jose / CA	USD	1,1077	-	50,00	50,00	3.408	23		2022
Shuttel B.V., Leusden	EUR	-	-	49,00	49,00	2.664	95		2022
ŠKO-ENERGO s.r.o., Madá Boleslav	CZK	24,7180	-	67,00	67,00	66.641	2.170		2022
Staymo S.A.S., Boulogne-Billancourt	EUR	-	-	51,00	51,00	5.356	-1.644	4)	2022
Trio Bilservice AB, Stockholm-Arlanda	SEK	11,0874	-	33,33	33,33	733	-529		2022
Ventic LLC, Wilmington / DE	USD	1,1077	-	51,00	51,00	-	-	9)	2021
Volkswagen Financial Services Compañía Financiera S.A., Buenos Aires	ARS	894,9939	-	49,00	49,00	6.764.661	-1.257.405		2022
Volkswagen Losch Financial Services S.A., Howald	EUR	-	-	60,00	60,00	8.089	2.770		2022
Volkswagen Semler Finans Danmark A/S, Brøndby	DKK	7,4530	-	51,00	51,00	775.371	39.122		2022
IV. ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN									
A. At Equity bewertete assoziierte Unternehmen									
1. Inland									
Autoport Emden GmbH, Emden	EUR	-	-	66,67	66,67	105	63		2022
Bertrand AG, Ehningen	EUR	-	-	28,97	28,97	358.264	22.160	3)	2022
IAV GmbH Ingenieurgesellschaft Auto und Verkehr, Berlin	EUR	-	50,00	-	50,00	227.158	34.836		2022
IONITY Holding GmbH & Co. KG, München	EUR	-	-	15,12	15,12	382.045	-56.289		2022
Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München	EUR	-	-	49,00	49,00	68.934	7.225		2022
Scantinel Photonics GmbH, Ulm	EUR	-	-	47,14	47,14	2.586	-4.970		2022
sennder Technologies GmbH, Berlin	EUR	-	-	13,69	13,69	184.088	-77.545		2022
Telematics Solutions GmbH, Berlin	EUR	-	-	46,73	46,73	2.266	47		2022
2. Ausland									
Anhui Jianghuai Automobile Group Holdings Ltd., Hefei	CNY	7,8700	-	50,00	50,00	14.559.318	-1.725.846		2022
Aspin Kemp & Associates Holding Corp., Montague / PE	CAD	1,4681	-	40,00	40,00	24.554	-3.164		2021
BITS DATA i Södertälje AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	33,00	33,00	18.771	3.759		2022
Brose Sitech Sp. z o.o., Polkowice	PLN	4,3409	-	50,00	50,00	1.902.985	75.226		2022
Bugatti Rimac d.o.o., Sveta Nedelja	HRK	7,5345	-	45,00	45,00	3.693.661	101.501		2022
Gotion High-Tech Co., Ltd., Hefei	CNY	7,8700	-	24,68	24,68	24.497.774	365.640		2022
GT Gettaxi Ltd., Limassol	USD	1,1077	-	20,72	20,72	-316.645	-115.519	8)	2021
Northvolt AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	22,96	22,96	37.030.987	-928.715		2022
QuantumScape Corporation, San Jose / CA	USD	1,1077	-	17,49	17,49	1.317.840	-411.907		2022
Rimac Group d.o.o., Sveta Nedelja	EUR	-	-	20,63	20,63	844.247	-62.741		2022
ScaValencia, S.A., Ribarroja del Turia	EUR	-	-	26,00	26,00	13.787	1.730		2022
Sinotruk (Hong Kong) Ltd., Hongkong	CNY	7,8700	-	25,00	25,00	42.968.577	2.050.740	8) 10)	2022
There Holding B.V., Rijswijk	EUR	-	-	30,59	30,59	949.190	-121.606	10)	2022
UZ Truck and Bus Motors, LLC, Samarkand	UZS	13.667.6550	-	32,89	32,89	315.323.032	16.943.998		2021
B. At Cost bewertete assoziierte Unternehmen									
1. Inland									
&Charge GmbH, Frankfurt am Main	EUR	-	-	21,65	21,65	158	-1.288		2022
Aerofoils GmbH, Garching	EUR	-	-	20,62	20,62	-	-	7)	2023
amplimind GmbH, Hallbergmoos	EUR	-	-	49,00	49,00	-410	-435	4)	2022
bex technologies GmbH, Stuttgart	EUR	-	-	32,55	32,55	-	-		2022
Customcells Holding GmbH, Itzehoe	EUR	-	-	11,33	11,33	50.165	-4.777		2022
CyMotive Technologies GmbH, Wolfsburg	EUR	-	-	40,00	40,00	1.037	275		2022
DCSO Deutsche Cyber-Sicherheitsorganisation GmbH, Berlin	EUR	-	25,00	-	25,00	7.909	1.470		2022
Digital Mobility Leasing GmbH, Kassel	EUR	-	-	26,00	26,00	495	-14.187		2022
Digitales Gründerzentrum der Region Ingolstadt GmbH, Ingolstadt	EUR	-	-	25,00	25,00	5.104	-794		2022
e.solutions GmbH, Ingolstadt	EUR	-	-	49,00	49,00	37.000	31.116		2022
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, Wedemarek	EUR	-	26,00	23,70	49,70	-1.710	-483	2) 5)	2018
Fanzone Media GmbH, Berlin	EUR	-	-	4,99	4,99	618	-150		2020
FC Bayern München AG, München	EUR	-	-	8,33	8,33	500.700	22.600	3)	2023
FC Ingolstadt 04 Fussball GmbH, Ingolstadt	EUR	-	-	19,94	19,94	15.055	-5.187	3)	2023
FDTech GmbH, Chemnitz	EUR	-	-	49,00	49,00	1.930	159		2022
GVZ Entwicklungsgesellschaft Wolfsburg mbH, Wolfsburg	EUR	-	-	30,81	30,81	4.768	112		2022
holotide GmbH, München	EUR	-	-	24,49	24,49	1.501	-4.975		2022
Hubject GmbH, Berlin	EUR	-	-	15,61	15,61	13.887	-438		2021
Juna Technologies GmbH, Berlin	EUR	-	-	49,00	49,00	-	-	4) 7)	2023
MOBIKO GmbH, München	EUR	-	-	29,40	29,40	1.832	-1.167		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	2.974	-8.308		2022
P2 eBike GmbH, Stuttgart	EUR	-	-	40,00	40,00	693	-92	4)	2022
The Business Romantic Society Verwaltungs GmbH, Berlin	EUR	-	-	5,14	5,14	-	-863		2022
Theater der Stadt Wolfsburg GmbH, Wolfsburg	EUR	-	25,40	-	25,40	124	-	3)	2022
Valtech Mobility GmbH, München	EUR	-	-	49,00	49,00	29.411	10.894		2022
Verimi GmbH, Berlin	EUR	-	-	37,80	37,80	5.940	-109.261		2022
XL2 GmbH, Heilbronn	EUR	-	-	49,00	49,00	1.984	2.425		2022
2. Ausland									
24M Technologies, Inc., Cambridge / MA	USD	1,1077	-	26,60	26,60	136.382	-22.645		2022
CAMS New Energy Technology Co. Ltd., Changzhou	CNY	7,8700	-	30,00	30,00	465.894	-152.600		2022
Chengdu CARThunder Intelligent Technology Co., Ltd	CNY	7,8700	-	49,00	49,00	-	-	4) 6)	2023
Corebon AB, Arlöv	SEK	11,0874	-	24,20	24,20	66.570	-32.786		2022
Credi2 GmbH, Wien	EUR	-	-	32,47	32,47	1.038	-5.571		2022
Cubic Telecom Ltd., Dublin	EUR	-	-	22,68	22,68	18.532	-6.155	8)	2022
CyMotive Technologies Ltd., Herzliya	USD	1,1077	-	40,00	40,00	651	-5.005		2022
Drive.AI, Inc., in Liquidation, Mountain View / CA	USD	1,1077	-	9,02	9,02	20.039	-34.332	2) 5)	2018
Group14 Technologies, Inc., Wilmington / DE	USD	1,1077	-	3,36	3,36	587.807	-19.862		2022
HIF Global LLC, Houston / TX	USD	1,1077	-	11,65	11,65	41.342	-85.481		2022
Innokraft AB, Sundsvall	SEK	11,0874	-	46,00	46,00	4.483	0		2022
J.P. Morgan Mobility Payments Solutions S.A., Strassen	EUR	-	-	25,10	25,10	29.758	-15.641		2022
Magnum Power Products, LLC, Franklin / IN	USD	1,1077	-	30,00	30,00	38.776	7.591		2022
Maudlin International Parts and Services of Palm Bay, LLC, Lisle / IL	USD	1,1077	-	49,00	49,00	70	-22		2022
Newstream Enterprises, LLC, Springfield / MO	USD	1,1077	-	49,00	49,00	5.751	3.929		2022
Parcelly Limited, London	GBP	0,8691	-	33,40	33,40	4.558	-481		2022
Pull Data Inc., Santa Monica / CA	USD	1,1077	-	33,00	33,00	-	-	7)	2023
Roboyo Group Limited, London	EUR	-	-	9,94	9,94	-25.934	-18.650		2022
Sauber Holding AG, Hinwil	CHF	0,9264	-	24,90	24,90	-	-	7)	2023
SeeReal Technologies S.A., Munsbach	EUR	-	-	10,76	10,76	5.080	-2.165		2021
Sensigo, Inc., Wilmington / DE	USD	1,1077	-	33,00	33,00	-	-	4) 6)	2023
Servicios Especiales de Ventas Automotrices, S.A. de C.V., Mexico City	MXN	18,7689	-	25,00	25,00	98.060	2.872		2022
Shanghai Juzhong Smart Mobility Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	40,00	40,00	-1.050	-141	13)	2022
SIB Solutions AB, Lund	SEK	11,0874	-	20,70	20,70	74.244	-34.682		2022
Smart Material Corp., Sarasota / FL	USD	1,1077	-	24,90	24,90	936	1		2021
Södertälje Science Park AB, Södertälje	SEK	11,0874	-	25,00	25,00	2.628	132		2022
Stellar Telecommunications S.A.S., Meudon	EUR	-	-	20,00	20,00	-441	-475		2022
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	258.343	-56.053		2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=)	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Fußnote	Jahr
			31.12.2023	direkt	indirekt				
V. BETEILIGUNGEN									
1. Inland									
1KOMMA5° GmbH, Hamburg	EUR		-	6,08	6,08	80.136	-7.001		2022
Allianz für die Region GmbH, Braunschweig	EUR		-	8,70	8,70	877	-149		2022
Artificial Intelligence Network Ingolstadt GmbH, Ingolstadt	EUR		-	8,33	8,33	109	14		2022
Autosar GbR, München	EUR		11,11	-	11,11	753	753		2021
aware THE PLATFORM GmbH, in Liquidation, Berlin	EUR		-	5,00	5,00	41	-873	2)	2022
Cofinity-X GmbH, Köln	EUR		10,00	-	10,00	-	-	7)	2023
Cycle Mobility Holding GmbH, Berlin	EUR		-	17,65	17,65	-	-	7)	2023
Daato Technologies GmbH, Berlin	EUR		-	5,55	5,55	33	-396		2022
Denizen GmbH, Berlin	EUR		-	5,00	5,00	-2	-1.102		2022
Deutsche Management Akademie Niedersachsen gGmbH, Celle	EUR		5,48	-	5,48	434	182		2022
Deutsches Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz GmbH, Kaiserlautern	EUR		-	2,50	2,50	29.410	1.646		2021
e.ventures europe V GmbH & Co. KG, Hamburg	EUR		-	7,91	7,91	73.600	-6.255	12)	2022
e.ventures europe VI GmbH & Co. KG, Hamburg	EUR		-	3,33	3,33	95.817	-4.177	12)	2022
Earlybird DWES Fund VI GmbH & Co. KG, München	EUR		-	4,84	4,84	67.158	-54.121		2022
Earlybird DWES Fund VII GmbH & Co. KG, München	EUR		-	2,14	2,14	146.810	-13.293		2022
FFK Fahrzeugservice Förtsch GmbH Kronach, Kronach	EUR		-	30,00	30,00	1.597	-139		2022
Gemeinnützige Wohnungsbaugesellschaft Ingolstadt GmbH, Ingolstadt	EUR		-	10,02	10,02	113.061	4.971		2022
GKH - Gemeinschaftskraftwerk Hannover GmbH, Hannover	EUR		-	15,31	15,31	10.226	-	1)	2022
Grundstücksgesellschaft Schlossplatz 1 mbH & Co. KG, Berlin	EUR		-	8,16	8,16	1.052	844		2022
GSB - Sonderabfall-Entsorgung Bayern GmbH, Baar-Ebenhausen	EUR		-	1,75	1,75	96.887	8.618		2022
Headline Europe VII GmbH & Co. KG, Berlin	EUR		-	3,13	3,13	28.110	-8.315		2022
Heartfelt APX GmbH & Co. KG, Berlin	EUR		-	14,41	14,41	-	-	7)	2023
HHW - Höchstleistungsrechner für Wissenschaft und Wirtschaft GmbH, Stuttgart	EUR		-	10,00	10,00	1.400	27		2022
Impact Labs GmbH, Hamburg	EUR		-	7,75	7,75	817	-173		2022
Internationale Schule Hannover Region GmbH, Hannover	EUR		10,92	-	10,92	4.276	-356	3)	2022
MTC Marine Training Center Hamburg GmbH, Hamburg	EUR		-	24,83	24,83	428	54		2021
My Inner Health Club GmbH, in Liquidation, Berlin	EUR		-	5,00	5,00	10	-1.325	2)	2022
Niedersächsische Gesellschaft zur Endablagerung von Sonderabfall mbH, Hannover	EUR		10,00	-	10,00	11.352	2.635		2022
NitroBox GmbH, Hamburg	EUR		-	7,35	7,35	-	-		2022
onGRID Sports Technology GmbH, Berlin	EUR		-	5,44	5,44	315	-567	4)	2022
Pakt Zukunft Heilbronn-Franken gGmbH, Heilbronn	EUR		-	20,00	20,00	65	-		2022
PROSTEP AG, Darmstadt	EUR		9,96	-	9,96	13.794	1.266		2022
Retorio GmbH, München	EUR		-	8,35	8,35	-	-	7)	2023
Roland Holding GmbH, München	EUR		-	22,83	22,83	3.719	1		2022
RYDES GmbH, Berlin	EUR		-	11,57	11,57	-370	-386		2021
SGL Carbon SE, Wiesbaden	EUR		7,41	-	7,41	606.687	196.542		2021
Sharpist GmbH, Berlin	EUR		-	3,70	3,70	-	-		2022
Triple AI GmbH, Berlin	EUR		-	5,69	5,69	-	-	7)	2023
Verwaltungsgesellschaft Wasseralfingen mbH, Aalen	EUR		-	50,00	50,00	14.147	-290		2022
vialytics GmbH, Stuttgart	EUR		-	15,69	15,69	-3.348	-3.156		2022
WORKERBASE GmbH, München	EUR		-	4,97	4,97	10.700	-326		2022
2. Ausland									
A.P.A.D. S.a.r.l., Aubière	EUR		-	18,87	18,87	1.470	342		2022
actnano Inc., Dover / DE	USD	1,1077	-	3,59	3,59	-	-		2022
AM Batteries LLC, Shrewsbury / MA	USD	1,1077	-	1,77	1,77	-	-	7)	2023
Anagog Ltd., Tel Aviv	ILS	3,9951	-	4,74	4,74	-1.727	-19.929		2022
Andalusian Energy LLC, Houston / TX	USD	1,1077	-	15,00	15,00	-	-		2020
Assocaaf S.p.A., Mailand	EUR		-	-	-	7.324	359		2022
Atomic Industries Inc., Wilmington / DE	USD	1,1077	-	5,35	5,35	-	-	7)	2023
Bcomp Ltd., Fribourg	CHF	0,9264	-	3,71	3,71	15.779	-6.553		2022
Beijing Achievers Management Consulting Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	14,90	14,90	2.368	-5.193		2022
BQ Holding Ltd., Weymouth	EUR		-	0,94	0,94	-	-		2022
Bumper International Ltd., London	GBP	0,8691	-	4,60	4,60	5.598	-3.025		2022
Car IQ Inc., Oakland / CA	USD	1,1077	-	0,20	0,20	-	-	4)	2022
CarPutty Inc., Wilmington / DE	USD	1,1077	-	10,08	10,08	-	-		2022
China Intelligent and Connected Vehicles (Beijing) Research Institute Co., Ltd., Peking	CNY	7,8700	-	4,55	4,55	1.052.479	4.794		2022
Commbient AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	4,65	4,65	42.449	-2.520		2022
Connect IQ Labs, Inc., Redwood City / CA	USD	1,1077	-	4,90	4,90	-	-		2022
Consorzio Distribuzione Ricambi Toscana S.C.R.L., Calenzano	EUR		-	3,40	3,40	343	4		2022
Consorzio Nazionale Imballaggi in Breve Conai, Rom	EUR		-	-	-	26.398	1.078		2022
Cresta Intelligence Inc., Wilmington / DE	USD	1,1077	-	0,79	0,79	-	-		2022
D.O.C Ricambi Originali S.c.r.l., San Giorgio di Mantova	EUR		-	1,92	1,92	252	7		2022
D.O.C. Ricambi Originali Brescia-Bergamo S.c.r.l., Rovato	EUR		-	4,04	4,04	235	4		2022
Dream Machine Innovations Inc., Wilmington / DE	USD	1,1077	-	5,52	5,52	-	-	7)	2023
DSP Concepts, Inc., Dover / DE	USD	1,1077	-	4,17	4,17	-	-		2022
e.ventures US V, L.P., San Francisco / CA	USD	1,1077	-	3,99	3,99	593.081	349.713	12)	2021
Eve One L.P., Grand Cayman	USD	1,1077	-	4,64	4,64	-	-	12)	2022
Fontinalis Capital Partners III, L.P., Detroit / MI	USD	1,1077	-	9,64	9,64	57.235	22.895	12)	2021
Forge Nano, Inc., Thornton / CO	USD	1,1077	-	9,76	9,76	17.034	-5.566		2021
Griip Automotive Engineering Ltd., Petach Tikva	ILS	3,9951	-	4,89	4,89	-	-		2022
Grove Ventures II L.P., Grand Cayman	USD	1,1077	-	2,50	2,50	67.304	-2.497	12)	2021
Grove Ventures III L.P., Grand Cayman	USD	1,1077	-	1,63	1,63	-	-		2022
Grove Ventures L.P., Grand Cayman	USD	1,1077	-	9,09	9,09	247.785	-2.379	12)	2021
H2GS AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	2,02	2,02	3.333.997	-175.627	8)	2022
Hangzhou Wanxiang Culture Technology Co., Ltd., Hangzhou	CNY	7,8700	-	3,31	3,31	102.141	-4.978		2022
Horizon Robotics, Grand Cayman, Cayman Islands, Grand Cayman	USD	1,1077	-	2,30	2,30	-	-	7)	2023
Intamsys Technology Ltd., Dongguan	CNY	7,8700	-	4,78	4,78	24.159	-20.791		2022
KIC InnoEnergy S.E., Eindhoven	EUR		-	3,45	3,45	314.907	113.388		2022
LAKA Ltd., London	GBP	0,8691	-	4,10	4,10	-	-		2022
Leitmotif I, L.P., Portola Valley / CA	USD	1,1077	-	98,00	98,00	-	-	4) 6)	2023
Lindholmen Science Park Aktiefond, Göteborg	SEK	11,0874	-	8,98	8,98	-	-	7)	2023
Maghreb Truck Industry S.p.A., Sidi M'Hamed	DZD	148,6016	-	10,00	10,00	130.943	879		2022
Magma Growth Equity I L.P., Grand Cayman	USD	1,1077	-	11,33	11,33	49.683	-627	12)	2021
Montepo - Moncalieri Tecnopolo - S.r.l., in Liquidation, Turin	EUR		-	10,00	10,00	33	-18	2) 5)	2022
Motorbranschens Bärningstjänst i Malmö AB, Malmö	SEK	11,0874	-	11,33	11,33	12.024	3		2022
Nozomi Networks, Inc., San Francisco / CA	USD	1,1077	-	0,73	0,73	-	-		2022
OneH2, Inc., Hickory / NC	USD	1,1077	-	5,13	5,13	57.542	809		2022
Österreichische Shredder - Altauentsorgungs- und Entwicklungs GmbH, Lambach	EUR		-	14,29	14,29	85	3		2022
Österreichische Shredder - Altauentsorgungs- und Entwicklungs-GmbH & Co KG, Lambach	EUR		-	14,29	14,29	96	-6		2022
PLA.NET S.c.r.l., Rimini	EUR		-	1,08	1,08	95	3		2022
Playbook Technologies Inc., Ridgewood / NJ	USD	1,1077	-	6,04	6,04	-	-		2022
RSE Markets, Inc., Dover / DE	USD	1,1077	-	4,61	4,61	-	-		2022
RunBuggy OMI, Inc., Newark / DE	USD	1,1077	-	4,00	4,00	-	-		2022
Servizi Ricambi Originali S.c.r.l., Trento	EUR		-	7,14	7,14	171	2		2022
Shanghai Powershare Tech Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	2,84	2,84	-	-	7)	2023
Shenzhen Haylion Technologies Co. Ltd., Shenzhen	CNY	7,8700	-	2,00	2,00	72.456	-13.760		2022
Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunications SCRL, La Hulpe	EUR		-	0,01	0,01	664.092	38.075	8) 10)	2022
SOVAC Production S.P.A., Algier	DZD	148,6016	5,00	-	5,00	21.437.316	16.082.310		2018
StretchMe Sp. z o.o., Krakau	PLN	4,3409	-	9,00	9,00	-	-		2022

Name und Sitz des Unternehmens	Währung	Kurs Mengennot. (1 Euro=)	Höhe des Anteils der VW AG am Kapital in %			Eigenkapital in Tsd. Landeswährung	Ergebnis in Tsd. Landeswährung	Fußnote	Jahr
			31.12.2023	direkt	indirekt				
Tactile Mobility Ltd., Haifa	USD	1,1077	-	11,14	11,14	-18.917	-8.536		2022
The Embassies of Good Living AG, Zürich	CHF	0,9264	-	7,15	7,15	-977	-1.407		2022
TriEye Ltd., Tel Aviv	USD	1,1077	-	3,41	3,41	-128.694	-89.854		2022
TuSimple Holdings Inc., San Diego / CA	USD	1,1077	-	7,41	7,41	954.481	-1.610		2022
Urgent.ly Inc., Vienna / VA	USD	1,1077	-	2,08	2,08	-	-		2022
Valence Security Inc., Wilmington / DE	USD	1,1077	-	3,67	3,67	24.997	-4.358		2022
Via Transportation, Inc., New York / NY	USD	1,1077	-	0,03	0,03	-	-		2022
Wayke Holding AB, Stockholm	SEK	11,0874	-	0,25	0,25	57.896	3.620		2022
Wayray AG, Zürich	USD	1,1077	-	7,90	7,90	-	-		2022
Westly Capital Partners Fund III, L.P., Menlo Park / CA	USD	1,1077	-	8,39	8,39	160.881	-118.555		2022
Westly Capital Partners Fund IV, L.P., Menlo Park / CA	USD	1,1077	-	3,30	3,30	83.682	-3.554		2022
XPeng Inc., George Town	USD	1,1077	-	5,25	5,25	-	-	7)	2023
Xuanlin (Shanghai) Information Technology Co., Ltd., Shanghai	CNY	7,8700	-	6,00	6,00	-	-		2022
Zededa, Inc., San Jose / CA	USD	1,1077	-	2,34	2,34	-	-		2022
Zync Inc., San Francisco / CA	USD	1,1077	-	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) Neuerwerb
- 8) Konsolidierter Abschluss
- 9) Werte sind im konsolidierten Abschluss der Muttergesellschaft enthalten
- 10) Zahlen gemäß IFRS
- 11) Sachverhalt iSd §1 UmwG
- 12) Strukturiertes Unternehmen gemäß IFRS 10 und 12
- 13) Liquidationsbeschluss gefasst
- 14) Joint Operation gemäß IFRS 11
- 15) Das Mutterunternehmen ist unbeschränkt haftender Gesellschafter

Herausgeber:

Volkswagen Aktiengesellschaft

Konzernfinanzpublizität

Brieffach 1848

38436 Wolfsburg

Telefon (05361) 9-0

Telefax (05361) 9-28282

ISSN 458.809.624.00

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 zu einem Anbieter nachhaltiger Mobilität 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 weiterwachsen wird, weshalb die kosteneffiziente und nachhaltige Produktion von Batteriesystemen und der Ausbau der Ladeinfrastruktur erfolgsentscheidend sein werden.

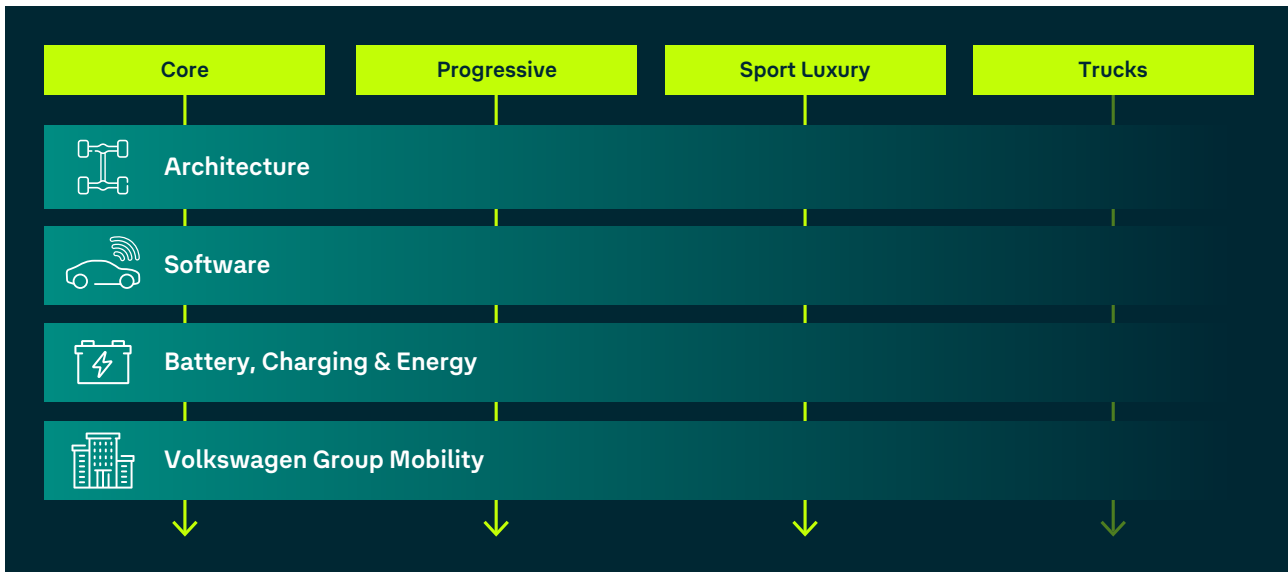
Weitreichendere Veränderungen für die Automobilindustrie wird jedoch der Übergang zu vernetzten, intelligenten und schließlich auch autonom fahrenden Fahrzeugen mit sich bringen. Das autonome Fahren wird das Mobilitätserlebnis der Kunden nachhaltig verändern und darüber hinaus den Weg für neue Geschäftsmodelle 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 zudem 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 haben wir mit NEW AUTO unsere Prioritäten neu geordnet 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 klar definierte Konzerninitiativen festgelegt mit dem Fokus auf unsere zentralen Technologieplattformen: „Architecture“, „Software“, „Battery, Charging & Energy“ sowie „Volkswagen Group Mobility“. Des Weiteren bilden Basisinitiativen die Grundlage für die strategische Ausrichtung des 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“, welche nachfolgend beschrieben werden.

NEW AUTO MIT FOKUS AUF DIE TECHNOLOGIEPLATTFORMEN



Für die unterjährige Operationalisierung der Strategie werden die wichtigsten Ziele jedes Kalenderjahres definiert und ein TOP 10 Programm auf Konzernebene ausgearbeitet. Ein besonderes Augenmerk lag für 2023 im Rahmen des Konzern TOP 10 Programms auf den Bereichen finanzielle Robustheit und Planung, Produkte, die Regionen China und Nordamerika, Software, Technologien, Batterie und Laden, Mobilitätslösungen, Nachhaltigkeit und Kapitalmärkte. Diese TOP-10-Programm-Methodik wurde von vielen Bereichen in deren Funktionalbereichsstrategien übernommen und wird zur beschleunigten Umsetzung der Strategie mit hohem Fokus verwendet.

Um den Fortschritt unserer Fokusthemen – bestehend aus den Initiativen der NEW AUTO Strategie und den für das Geschäftsjahr gültigen Zielen des TOP 10 Programms des Konzerns – 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 Fokusthemen 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 in der Regel dreimal jährlich dem Vorstand aufgezeigt. So werden die Relevanz der Fokusthemen, 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 Ziele und Zwischenergebnisse berichten wir in den Kapiteln „Steuerung und Kennzahlen“, „Struktur und Geschäftstätigkeit“ und „Nachhaltige Wertsteigerung“.

ARCHITECTURE

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

Mit dem konzerneigenen Software- und Technologieunternehmen CARIAD sollen die technische Grundlage für datenbasierte Geschäftsmodelle, neue Mobilitätsdienste und automatisiertes Fahren (Level 4) geschaffen und markenübergreifend Synergieeffekte gehoben werden. Dabei verfolgen wir die folgende Strategie: Software für zentrale Kontrollpunkte im Fahrzeug wollen wir selbst oder gemeinsam in strategischen Partnerschaften entwickeln. CARIAD arbeitet mit führenden Technologieunternehmen zusammen, um weitere innovative Lösungen zu integrieren.

Gemeinsam mit den Marken Porsche und Audi arbeitet CARIAD an der Einführung der neuen Plattform E³ 1.2. Sie optimiert das Zusammenspiel von Hardware und Fahrzeugsoftware und soll auch als zentraler Hebel für die datengetriebene Entwicklung und die Einführung neuer Dienste auch nach dem Produktionsstart der Fahrzeuge dienen.

Langfristig soll die einheitliche Software-Architektur E³ 2.0 die Grundlage für ein komplettes digitales Ökosystem bilden, das den Kunden eine Vielzahl softwarebasierter Services über den gesamten Produkt-Lebenszyklus anbietet. Die Architektur E³ 2.0 stellt mit ihrem softwarezentrierten Ansatz einen Paradigmenwechsel in der Fahrzeugentwicklung dar. Sie soll die Grundlage für Software Defined Vehicles des Volkswagen Konzerns bilden. Ziel ist es, dass jede benötigte oder nachgefragte Funktion und jeder Service jederzeit für die Kunden 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. CARIAD verantwortet dabei die Entwicklung von Software und eines Technologie-Stacks für automatisiertes Fahren.

BATTERY, CHARGING & ENERGY - 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. Um unser Ziel, ein weltweit führender Anbieter nachhaltiger Mobilität zu werden, erreichen zu können, wollen wir uns zu einem profitablen Experten entlang des gesamten Batterielebenszyklus entwickeln. 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 die Batterieentwicklung, die Zellproduktion, die vertikale Integration, Großspeichersysteme und das Recycling. Unser vorrangiges Ziel ist es, die Batteriezelltechnologie – auch zusammen mit Partnern – zu einer Kernkompetenz im Konzern auszubauen. Im Mittelpunkt wird hierbei die sogenannte Einheitszelle (Unified Cell) stehen, die unterschiedliche Zellchemien enthalten kann und bis zum Jahr 2030 in bis zu 80% der Konzernmodelle zum Einsatz kommen soll. Die dadurch entstehenden Skaleneffekte sollen die Kosten um bis zu 50% senken und uns so eine führende Kostenposition sichern. Um den hohen Bedarf an Batteriezellen zu decken, plant Volkswagen weltweit eigene Gigafabriken aufzubauen. Der Grundstein hierfür wurde in Salzgitter/Deutschland gelegt. Unter Verwendung des Standardfabrikkonzepts sollen zügig und investitionsoptimiert Valencia/Spanien und St. Thomas/Kanada folgen. So soll der rasant ansteigende Bedarf an Batteriezellen bis 2030 etwa zur Hälfte selbst gedeckt werden.

BATTERY, CHARGING & ENERGY - CHARGING AND ENERGY SERVICES

Als zentrale Voraussetzung für eine beschleunigte Transformation zur batterieelektrischen Zukunftsmobilität wird eine nachhaltige und stabile Lade- und Energieinfrastruktur benötigt. Daher streben wir an, zukünftig auch ein ganzheitlicher Lade- und Energieservicedienstleister zu sein. Wir investieren intensiv in den weltweiten Aufbau eines offenen Schnellladenetzes. Bis zum Jahr 2025 sind gemeinsam mit Partnern rund 45.000 Schnellladepunkte (HPC – High Power Charging-Punkte) 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 (Flexpole) rücken besonders vertragsbasierte Ladedienste und smarte Ökostrom-Tarife in den Mittelpunkt. Ladevorgänge sollen dann gezielt so gesteuert werden, dass erneuerbare Energien geladen und Stromnetze entlastet werden können. Im nächsten Schritt will Volkswagen

das E-Auto als mobile Powerbank nutzen und dazu beitragen, dass Elektroautos als zusätzlicher Speicher fungieren und künftig zu einem aktiven Teil des Energiesystems werden können. Volkswagen will seine Kunden dadurch zu einem Teil des Smart-Charging- und Energie-Ökosystems für dekarbonisierte Mobilität machen. Somit wollen wir die knappen Ressourcen der Elektroökonomie weitsichtig einsetzen.

VOLKSWAGEN GROUP MOBILITY

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, Kreislaufwirtschaft 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 der Nutzung von erneuerbaren Energien in der Produktentstehung und an kreislauffähigen Materialien in unseren Fahrzeugen zu erhöhen. Zudem möchten wir als Benchmark für ethisch handelnde Unternehmen gelten. Volkswagen sieht sich als ein Arbeitgeber, der die Chancengleichheit fördert (equal opportunity employer). Das Management des Konzerns 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 starke Position im automobilen Umfeld auch zukünftig erhalten soll.

REGION NORDAMERIKA (NAR)

Die Region Nordamerika, und hier insbesondere die USA, hat für den Volkswagen Konzern ein großes 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 weiterzuentwickeln 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. Mit unserer neuen Fahrzeugmarke Scout wollen wir mit marktspezifischen Produkten die Kernsegmente des nordamerikanischen Elektrofahrzeugmarktes adressieren. 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 mehr Know-how, industrielle Kapazitäten und vertikale Wertschöpfung in der Region Nordamerika aufbauen.

REGION CHINA

Für den Volkswagen Konzern ist China als größter Einzelmarkt von hoher strategischer Bedeutung. Alle wichtigen Maßnahmen werden daher in dieser strategischen Basisinitiative gebündelt, um die Erfolgsgeschichte von Volkswagen in China fortzuschreiben. Hierzu zählen unter anderem lokalisierte und auf den Markt zugeschnittene Entwicklungsaktivitäten (in China für China-Ansatz), wettbewerbsfähige Produkte, die Vertiefung unserer bestehenden sowie der Aufbau neuer Partnerschaften sowie ein umfassendes Maßnahmenprogramm zur nachhaltigen Reduzierung von Kosten zur langfristigen Absicherung der Profitabilität.

Unser Ziel ist es, im Jahr 2030 in China eine führende Rolle als internationaler Mobilitätsanbieter und als Hersteller von vollvernetzten Fahrzeugen einzunehmen. Im Rahmen unserer Lokalisierungsstrategie (in China für China), wollen wir deshalb in den kommenden Jahren unsere lokalen Entwicklungskapazitäten stärker bündeln und ausbauen. Auf diese Weise wollen wir die Entwicklung intelligenter, vollverbundener Fahrzeuge (Intelligent-Connected-Vehicle - ICV) wesentlich beschleunigen und unseren chinesischen Kunden schneller maßgeschneiderte Produkte anbieten können. Im Markt mit konventionell angetriebenen Fahrzeugen wollen wir unsere Marktanteile mit neuen Fahrzeugen weiter stärken und nachhaltig sichern, da diese auch zukünftig mit hoher Stückzahl einen entsprechenden Beitrag zur Profitabilität leisten sollen.

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 effizienzoptimierter 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 FINANZKENNZAHLEN

	2022	Ziel 2030
Operative Umsatzrendite	8,1 %	9 bis 11 %
Investitionsquote im Konzernbereich Automobile	13,6 %	~9 %
Cash Conversion Rate im Konzernbereich Automobile ¹	29,2 %	>60 %
Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile	43,0 Mrd. € ²	~10 % der Umsatzerlöse des Konzerns
Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile	15,4 %	>18 %
	12,0 %	

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

2 Inklusive der Mittelzuflüsse aus dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

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 Aufsattpunkt der folgenden Mittelfrist- und Budgetplanung.

SPITZENKENNZAHLEN DER KONZERNSTEUERUNG

Im Rahmen unseres neuen Führungsmodells haben wir die Spitzenkennzahlen im Volkswagen Konzern angepasst. Diese umfassen nun:

- > Auslieferungen an Kunden
- > Umsatzerlöse
- > Operatives Ergebnis
- > Operative Umsatzrendite
- > Investitionsquote im Konzernbereich Automobile
- > Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile
- > Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile
- > Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile (bis 2023)

Die Auslieferungen an Kunden (inklusive der chinesischen Joint Ventures) 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 Anbieter nachhaltiger Mobilität 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 Investitionsquote im Konzernbereich Automobile ergibt sich aus der Addition der Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) mit der Sachinvestitionsquote und spiegelt deren Anteil an den Umsatzerlösen wider. Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote 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.

Im Rahmen unserer Basisinitiative „Financing the Transformation“ haben wir unsere Aktivitäten zur Optimierung des Netto-Cashflows weiter intensiviert. Zur Erreichung der strategischen Ziele wurden zudem konzernweit Performance-Programme zur Steigerung der Effizienz und der Ergebnisse gestartet.

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 2023.

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.volkswagen-group.com/investoren abrufbar und die Bestandteil des Jahresabschlusses ist.

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

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

ORGANISATORISCHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Der Volkswagen Konzern ist einer der führenden Mehrmarkenkonzerne der Automobilindustrie. Die Geschäftstätigkeit des Unternehmens umfasst die Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Unsere Kernmarken im Konzernbereich Automobile sind – mit Ausnahme der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge – in eigenen Gesellschaften rechtlich 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. Schwerpunkte der Geschäftstätigkeit sind 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 Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagement und Mobilitätsangebote.

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

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

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

Die Aufgabenverteilung des Vorstands beruht auf der vom Aufsichtsrat beschlossenen Geschäftsordnung. Ihre Struktur 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 bestehen zu folgenden wesentlichen Themen Vorstandsausschüsse: 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. Die Ausschüsse und weitere Top-Gremien des Konzerns 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.

Im Rahmen der Basisinitiative „Group Steering Model“ aus der Konzernstrategie NEW AUTO wurde auf dem Capital Markets Day im Juni 2023 ein neues Führungsmodell für den Konzern vorgestellt, das verstärkt auf Kundenorientierung, Unternehmertum und Teamgeist setzt. Es verfolgt den Grundsatz „Value over Volume“ und priorisiert dabei die nachhaltige Wertschöpfung über dem Volumenwachstum. Damit einhergehend erhalten die Markengruppen ein neues Steuerungsmodell. Zudem soll die Positionierung der Marken sowie die Produktpalette geschärft werden. Mit der neuen Ausrichtung erfolgte auch die Umbenennung der Markengruppen: Volumen wurde zu Core, Premium zu Progressive, Sport & Luxury änderte sich in Sport Luxury und Truck & Bus in Trucks. Die Markengruppe Core umfasst die Marken Volkswagen Pkw, Škoda, SEAT/CUPRA und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Die Markengruppe Progressive beinhaltet die Marken Audi, Lamborghini, Bentley und Ducati. Die Markengruppe Sport Luxury besteht aus der Marke Porsche. Die der Marke zugrunde liegende Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) ist seit Ende September 2022 an der Börse notiert. In der Markengruppe Trucks 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 „Architecture“, „Software“, „Battery, Charging & Energy“ sowie „Volkswagen Group Mobility“ wesentliche Fortschritte durch die Neuausrichtung und den Ausbau neuer Einheiten verzeichnet. Die Softwaretochter CARIAD wird hinsichtlich ihrer Strukturen und Produktprozesse weiter optimiert.

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

Im Mai 2023 hat der Volkswagen Konzern den Verkauf seiner Anteile an der OOO Volkswagen Group Rus (Volkswagen Group Rus), Kaluga/Russland und ihren lokalen Tochtergesellschaften (OOO Volkswagen Components and Services, Kaluga/Russland, OOO Scania Leasing, Moskau/Russland, OOO Scania Finance, Moskau/Russland, OOO Scania Insurance, Moskau/Russland) an OOO ART-FINANCE, Moskau/Russland, die von dem russischen Händler AO Avilon Automotive Group, Moskau/Russland unterstützt wird, abgeschlossen. Mit Registrierung der Transaktion ebenfalls im Mai 2023 ging das Eigentum an den Anteilen der Volkswagen Group Rus von der Verkäuferseite auf den Käufer über. Die Transaktion umfasst die Produktionsstätten in Kaluga, die Importeursstruktur der Konzernmarken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Škoda, Bentley, Lamborghini und Ducati für mögliches After-Sales-Geschäft und die Lageraktivitäten sowie die Scania Finanzdienstleistungsaktivitäten mit allen zugehörigen Mitarbeitern.

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.volkswagen-group.com/de/corporate-governance dauerhaft zugänglich.

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

Übernahmerechtliche Angaben

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

KAPITALVERHÄLTNISSE

Das Grundkapital der Volkswagen AG belief sich am 31. Dezember 2023 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. Durch eine Gesetzesänderung (§ 118a AktG) kann die Hauptversammlung ohne Anwesenheit der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten am Versammlungsort abgehalten werden (virtuelle Hauptversammlung). Die Abhaltung von virtuellen Hauptversammlungen erfordert eine satzungsmäßige Grundlage. Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 10. Mai 2023 wurde dementsprechend beschlossen, die Satzung zu ergänzen (§ 19 Abs. 3) und den Vorstand zu ermächtigen, vorzusehen, dass Hauptversammlungen, die innerhalb von fünf Jahren nach Eintragung dieser Satzungsregelung im Handelsregister stattfinden, als virtuelle Hauptversammlung abgehalten werden können. 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.volkswagen-group.com/presentationen-und-publikationen abrufbar ist. Unter der Adresse www.volkswagen-group.com/stimmrechtsmitteilungen sind die aktuellen Stimmrechtsmitteilungen gemäß WpHG veröffentlicht.

BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS

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

Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Vertretern der Arbeitnehmer. Diese werden nach dem Mitbestimmungsgesetz von den Arbeitnehmern gewählt. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind von 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 durch Satzungsregelung für höchstens fünf Jahre ermächtigen, neue Aktien auszugeben. Sie kann ihn auch für höchstens fünf Jahre dazu ermächtigen, Schuldverschreibungen zu begeben, aufgrund derer neue Aktien auszugeben sind. Inwiefern dabei den Aktionären ein Bezugsrecht auf die neuen Aktien oder die Schuldverschreibungen zu gewähren ist, entscheidet ebenfalls die Hauptversammlung. Das für diese Zwecke höchstens zur Verfügung stehende genehmigte beziehungsweise bedingte Kapital ergibt sich aus der jeweils gültigen Fassung des § 4 der Satzung der Volkswagen AG.

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

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

WESENTLICHE VEREINBARUNGEN DES MUTTERUNTERNEHMENS IM FALLE EINES KONTROLLWECHSELS INFOLGE EINES ÜBERNAHMEANGEBOTS

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

Im Januar 2019 hat die Volkswagen AG mit der Ford Motor Company einen Kooperations-Rahmenvertrag geschlossen. Dieser Vertrag enthält grundlegende Bestimmungen, die auch für die weiteren, einschließlich der im Geschäftsjahr 2021 zwischen den Parteien geschlossenen, Kooperationsvereinbarungen gelten sollen. Hierzu gehört auch die im Januar 2019 geschlossene Vereinbarung über die Entwicklung der 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 2023 verzeichnete die Weltwirtschaft ein positives Wachstum. Die weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen übertraf das Vorjahresniveau spürbar. In einem herausfordernden Marktumfeld lieferte der Volkswagen Konzern 9,2 Millionen Fahrzeuge an Kunden aus.

ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

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. Die daraus resultierende Verknappung des Angebots führte insbesondere in 2022 zu steigenden Preisen an den Energie- und Rohstoffmärkten, die infolge der schwächer werdenden globalen Wirtschaftsdynamik im Berichtsjahr 2023 zwar rückläufig waren, aber zum Teil weiterhin auf einem vergleichsweise hohen Niveau liegen. Zudem birgt unter anderem die Lohnentwicklung an den überhitzten Arbeitsmärkten die Gefahr einer anhaltend hohen Inflation.

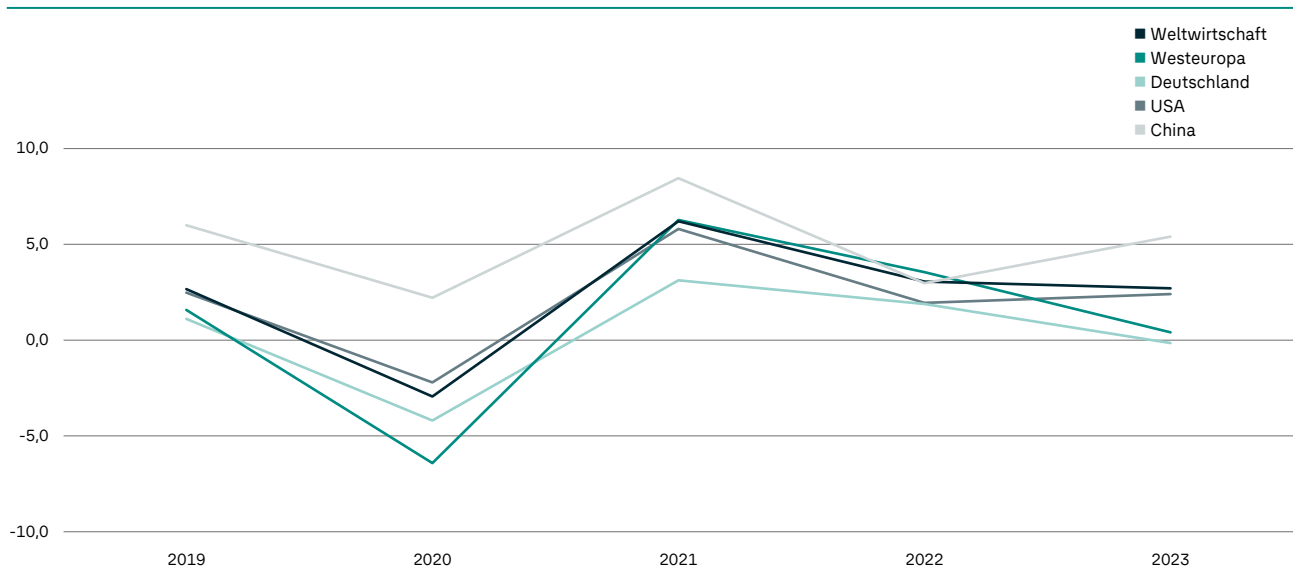
Nach dem Einbruch der globalen Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 und der einsetzenden Erholung aufgrund von Basis- und Nachholeffekten in 2021 und der trotz des Russland-Ukraine-Konflikts weiteren Normalisierung der ökonomischen Aktivität in 2022 verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2023 insgesamt ein positives Wachstum von +2,7 (+3,1)%. Die abnehmende Dynamik gegenüber dem Vorjahr war hauptsächlich auf ein schwächeres Wachstum bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften zurückzuführen, während die Veränderungsrate bei der Gruppe der Schwellenländer insgesamt etwas zunahm. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung einerseits davon abhängig, inwieweit der erhöhten Inflation von den Notenbanken mit einer restriktiven Geldpolitik, im Wesentlichen durch steigende Zinsen und Abbau der Anleihebestände, entgegengewirkt werden musste und so den privaten Konsum und die Investitionstätigkeit negativ beeinflusste. Andererseits war entscheidend, wie stark die Volkswirtschaften von den Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts betroffen waren. Die Preise für Energie- und viele sonstige Rohstoffe waren gegenüber dem Vorjahr rückläufig, die Engpässe von Vorprodukten und Rohstoffen haben sich etwas entspannt. Der weltweite nominale Güterhandel nahm im Berichtsjahr ab.

Europa/Übrige Märkte

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im Jahr 2023 mit +0,4 (+3,5)% insgesamt ein positives, aber geringes Wachstum. Diese Entwicklung war bei vielen nord- und südeuropäischen Staaten zu beobachten. Gründe dafür waren vor allem die zwischenzeitlich zum Teil deutlich erhöhten Energie- und Rohstoffpreise, welche die Inflationsraten im Vorjahr erheblich ansteigen ließen und so negativ auf die Stimmung der Konsumenten wirkten. Auch die Stimmung der Unternehmen verschlechterte sich im Durchschnitt über alle Sektoren hinweg. Zudem beeinträchtigten die restriktiven geldpolitischen Maßnahmen zur Bekämpfung der Inflation sowohl den privaten Konsum als auch die Investitionstätigkeit.

WIRTSCHAFTSWACHSTUM

BIP-Veränderung in Prozent



Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen im Berichtsjahr ein reales Wachstum des absoluten Bruttoinlandsprodukts (BIP) von +2,6 (+1,1)% auf. Während die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa mit einer positiven, aber weniger dynamischen Rate von +1,7 (+4,5)% wuchs, stieg das BIP in der Region Osteuropa in 2023 erstmals seit Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts mit einer Wachstumsrate von +3,6 (-2,8)% gegenüber dem Vorjahr wieder an. Die Inflationsraten waren im Berichtsjahr in der Gesamtregion Zentral- und Osteuropa durchschnittlich rückläufig, aber weiter auf hohem Niveau.

In der Türkei wuchs die Wirtschaftsleistung im Gesamtjahr 2023 um +3,8 (+5,3)%, bei gleichzeitig sehr hoher Inflation und Abwertung der lokalen Währung. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen im Berichtsjahr mit +0,6 (+1,9)% eine leichte Zunahme des BIP auf.

Deutschland

Deutschlands Wirtschaftsleistung registrierte im Berichtsjahr mit -0,2 (+1,9)% eine negative Wachstumsrate. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum stieg die saisonbereinigte Arbeitslosenquote im Durchschnitt an. Nachdem die monatlichen Inflationsraten in 2022 historische Höchstwerte erreicht hatten, sanken sie seitdem im Jahresdurchschnitt, blieben aber verhältnismäßig hoch.

Nordamerika

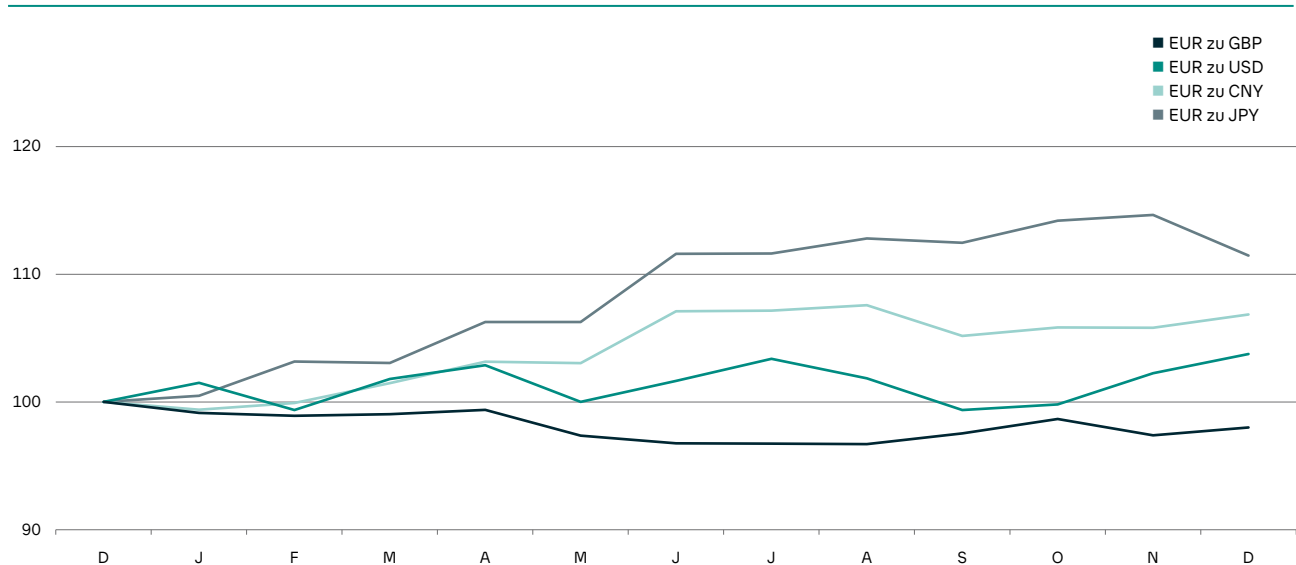
Die US-amerikanische Wirtschaftsleistung wuchs innerhalb des Berichtsjahres um +2,4 (+1,9)%. Aufgrund der hohen Inflation und des angespannten Arbeitsmarktes hat die US-Notenbank ihre restriktive Geldpolitik fortgesetzt und den Leitzins im Laufe des Berichtsjahres vier Mal angehoben. Die Arbeitslosenquote bewegte sich im Berichtsjahr weiter auf einem niedrigen Niveau. Im Nachbarstaat Kanada stieg das BIP um +1,1 (+3,8)% und in Mexiko um +3,3 (+3,9)%.

Südamerika

Die Wirtschaft Brasiliens verbuchte im Jahr 2023 einen Anstieg des BIP von +3,0 (+3,1)%. Argentinien verzeichnete eine negative Wirtschaftsentwicklung mit einem Rückgang des BIP von -1,7 (+5,0)% gegenüber dem Vorjahr bei sehr hoher Inflation und fortlaufender Abwertung der lokalen Währung.

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2022 BIS DEZEMBER 2023

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2022 = 100



Asien-Pazifik

Die chinesische Wirtschaftsleistung wuchs im Berichtsjahr mit +5,4 (+3,0)% stärker als im Vorjahr, positiv beeinflusst durch die Aufhebung der Null-Covid-Strategie durch die chinesische Regierung. Indien registrierte mit +6,9 (+7,3)% ein kräftiges Wachstum. Japan verzeichnete gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum eine positive Entwicklung von +1,9 (+0,9)%.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Im Geschäftsjahr 2023 lag das weltweite Pkw-Marktvolumen mit 76,6 Mio. Fahrzeugen spürbar über dem Wert des Vorjahres. Dabei verzeichneten die meisten Märkte Zuwächse, was neben den schwachen Vorjahreswerten darauf zurückzuführen war, dass Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten nachließen und somit die Fahrzeugverfügbarkeit weniger einschränkten. Während sich die Versorgungslage bei Vorprodukten gegenüber dem Jahr 2022 verbesserte, wirkten unter anderem die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts sowie Vorzieheffekte aufgrund auslaufender Fördermaßnahmen zum Ende des Vorjahres dämpfend auf die Entwicklung der Neuzulassungen einzelner Märkte.

Ein deutliches beziehungsweise starkes Wachstum verzeichneten die Gesamtmärkte der Regionen Westeuropa, Zentral- und Osteuropa, Nahost und Nordamerika. Die Märkte in den Regionen Südamerika lagen leicht, in Asien-Pazifik spürbar über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. In Afrika wurde das Vorjahresvolumen leicht verfehlt.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr auf dem Vorjahresniveau (-0,2%).

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen wurden neben fiskalpolitischen Maßnahmen wesentlich durch die konjunkturelle Situation beeinflusst, was im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einer uneinheitlichen Absatzentwicklung in den Märkten beigetragen hat. Während die reale Kaufkraft vielerorts sank und Fahrzeugpreise auf hohem Niveau verharrten, konnten durch die gestiegene Fahrzeugverfügbarkeit weltweit Auftragsbestände auf hohem Niveau reduziert werden. Zu den fiskalpolitischen Maßnahmen zählten Steuersenkungen oder -erhöhungen, das Einführen, Auslaufen und Anpassen von Förderprogrammen und Kaufprämien sowie Importzölle. Nichttarifäre Handelshemmnisse zum Schutz der jeweiligen heimischen Automobilindustrie erschwerten darüber hinaus den Austausch von Fahrzeugen, Teilen und Komponenten.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa stieg die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Berichtsjahr mit einem Plus von 13,8% auf 11,6 Mio. Fahrzeuge deutlich gegenüber dem schwachen Vorjahresniveau. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte war im Geschäftsjahr 2023 durchweg positiv: Frankreich (+16,1%), Großbritannien (+17,9%), Italien (+18,8%) und Spanien (+15,8%) konnten ihr jeweiliges Vorjahresniveau deutlich übertreffen.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen stieg in Westeuropa mit +16,3% deutlich über den Wert des Vorjahres.

In der Region Zentral- und Osteuropa erhöhte sich das Pkw-Marktvolumen – nach dem sehr starken Rückgang im Vorjahr – im Geschäftsjahr 2023 stark um +23,6% auf 2,3 Mio. Fahrzeuge. Die Zahl der Verkäufe entwickelte sich dabei auch in den einzelnen Märkten Zentraleuropas überwiegend positiv. Tschechien (+15,3%) und Polen (+13,0%) verzeichneten einen deutlichen Zuwachs.

Das Marktvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag im Berichtsjahr spürbar über dem Vorjahreswert (+7,3%).

Das Pkw-Marktvolumen in der Türkei lag im Berichtsjahr mehr als 50% über dem Vorjahresniveau. In Südafrika endete der seit 2021 andauernde Wachstumstrend: Die Zahl der Pkw-Verkäufe reduzierte sich leicht um -3,8%.

Die Zahl der Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr in der Türkei sehr stark (+38,1%), in Südafrika deutlich über (+16,5%) dem Niveau von 2022.

Deutschland

Im Geschäftsjahr 2023 lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland mit 2,8 Mio. Einheiten (+7,3%) spürbar über dem schwachen Niveau des Vorjahres. Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten ließen nach, so dass sich die Fahrzeugverfügbarkeit verbesserte und Auftragsbestände aus dem Vorjahr abgearbeitet werden konnten. Die Pkw-Produktion erhöhte sich um 18,3% auf 4,1 Mio. Fahrzeuge, die Pkw-Exporte wuchsen um 17,5% auf 3,1 Mio. Einheiten.

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im Berichtsjahr mit einem Plus von 15,7% deutlich über dem Vergleichswert von 2022.

Nordamerika

In der Region Nordamerika stiegen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Geschäftsjahr 2023 mit 18,6 Mio. Fahrzeugen (+13,1%) deutlich gegenüber dem Vorjahreswert. Dabei lag das Marktwachstum in den USA mit einem Plus von 12,3% auf 15,6 Mio. Einheiten etwas unter dem Durchschnitt dieser Region. Der kanadische Automobilmarkt registrierte im Berichtsjahr ebenfalls einen deutlichen Anstieg der Verkaufszahlen auf 1,7 Mio. Einheiten (+12,5%), während sich die Neuzulassungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Mexiko gegenüber dem Vorjahreswert stark um 25,1% auf 1,4 Mio. Fahrzeuge erhöhten.

Südamerika

In der Region Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Berichtsjahr mit 3,7 Mio. Einheiten leicht über dem Niveau des Vorjahres. Damit setzte sich der im Jahr 2021 begonnene positive Wachstumstrend fort. In Brasilien lag die Zahl der Neuzulassungen bei 2,2 Mio. Einheiten und damit deutlich über dem Vorjahreswert (+11,0%). Auf dem argentinischen Markt stieg die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Berichtsjahr ebenfalls deutlich um 11,7% auf 425 Tsd. Einheiten an.

Asien-Pazifik

In der Region Asien-Pazifik lag das Pkw-Marktvolumen im Geschäftsjahr 2023 mit 36,2 Mio. Einheiten (+6,6%) spürbar über dem Vorjahreswert. Der Anstieg der Pkw-Nachfrage in der Region war vor allem durch die Entwicklung des chinesischen Pkw-Marktes bestimmt. Hier liefen Ende des Jahres 2022 staatliche Förder- und Kaufanreizprogramme aus, was zu Vorzieheffekten bei Fahrzeugkäufen und in der Folge zu rückläufigen Zulassungszahlen zu Jahresbeginn 2023 geführt hatte. Im weiteren Verlauf erholte sich die Nachfrage unter anderem infolge von Preisnachlässen und fortlaufenden regionalen Förderprogrammen, während sich die Wettbewerbs-

situation zunehmend verschärfte. Insgesamt lag das Nachfragevolumen in China mit 22,2 Mio. Einheiten (+ 5,5%) spürbar über dem Niveau des Vorjahres. In Indien legten die Pkw-Verkäufe gegenüber dem Vorjahreswert mit einem Plus von 9,9% auf 4,0 Mio. Einheiten ebenfalls spürbar zu. Auf dem japanischen Pkw-Markt lagen die Neuzulassungen im Berichtsjahr mit 4,0 Mio. Einheiten (+ 15,4%) deutlich über dem Niveau des Vorjahres.

Das Nachfragevolumen nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik lag 2023 spürbar unter dem Vorjahresniveau (- 7,1%). In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres mit + 1,4% leicht übertroffen. In Indien lag die Zahl neu zugelassener Fahrzeuge leicht unter (- 3,8%), in Japan leicht über (+ 4,2%) dem Niveau des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag im Geschäftsjahr 2023 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar über dem Wert der Vergleichsperiode (+ 8,5%). Weltweit legten die Lkw-Märkte deutlich zu, was zum Großteil auf eine Erholung des chinesischen Marktes nach dem Ende der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zurückzuführen ist.

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 15,1% auf insgesamt 387 Tsd. Fahrzeuge deutlich über dem Vorjahresniveau. Ein Wachstum war in vielen Lkw-Märkten der Region zu sehen, allerdings in unterschiedlich starker Ausprägung. Die spürbare Markterholung des Jahres 2022 hat sich im Berichtsjahr auf ein deutliches Wachstum beschleunigt. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, lagen die Neuzulassungen stark über dem Vorjahr (+ 23,6%). Großbritannien registrierte ein deutliches Plus von 13,6%, und auch in Frankreich lag die Nachfrage deutlich über dem Vorjahr (+ 10,7%). Die Türkei verzeichnete einen deutlichen Anstieg der Neuzulassungen um + 17,8%. Auf dem südafrikanischen Markt stieg die Nachfrage spürbar an (+ 9,3%). 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 spürbar (+ 9,7%) über dem Vorjahreswert. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, lag die Lkw-Nachfrage im Berichtsjahr aufgrund der Einführung einer neuen Emissionsnorm zum Jahresbeginn 2023 deutlich unter dem Vorjahr (- 16,5%).

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag stark über dem Vorjahr (+ 23,2%). In den Märkten der EU27+ 3 lag die Nachfrage nach Bussen im Berichtsjahr insgesamt deutlich über dem Vorjahr (+ 18,7%), mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichnete das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada einen starken Anstieg (+ 22,6%). Die Nachfrage nach Bussen lag in Mexiko sogar sehr stark über dem Vorjahreswert (+ 70,3%). In Brasilien lag die Nachfrage deutlich über dem Vorjahresniveau (+ 17,7%).

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Der Marinemarkt blieb im Jahr 2023 auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr. Die Nachfrage im Bereich der Handelsschifffahrt war trotz gestiegener Schiffspreise sowie langer Wartezeiten, bedingt durch hohe Werftauslastungen, weitgehend stabil. Im Vergleich zum Vorjahr konnte in diesem Bereich insbesondere der Markt für Tanker eine positive Entwicklung verzeichnen, wohingegen sich die Märkte für Containerschiffe, LNG-Tanker und Schüttgutfrachter rückläufig entwickelten. Der Markt für Kreuzfahrtschiffe lag aufgrund positiver Entwicklungen im letzten Quartal des Berichtsjahres insgesamt auf einem stabilen Niveau. Rückläufig blieb hingegen der Markt für Passagierfähren. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage weiterhin aktiv. Die Verunsicherung im Marinemarkt über zukünftige Treibstoff- und Emissionsregulierungen blieb auch im Jahr 2023 bestehen, jedoch bestätigte sich allgemein ein deutlicher Trend hin zu neuen Kraftstofftechnologien. Aufgrund der anhaltenden Verunsicherung bei den zukünftigen Treibstoffen hat sich insbesondere im Zweitaktmarkt der Bedarf an Dual-Fuel-Motoren und Nachrüstungen (Retrofits) erhöht.

Der Markt für Energieerzeugung war im Jahr 2023 aufgrund der Gasversorgungsthematik sowie der seitens der Politik noch nicht vollständig ausgearbeiteten Rahmenbedingungen für den zukünftigen Betrieb von Kraftwerken insbesondere in Europa von Zurückhaltung geprägt. Der derzeitige Fokus auf den Ausbau der erneuerbaren Energien zeigte ein entsprechendes Nachfragepotenzial für Balancing-Anlagen, welche den Leistungsbedarf decken, wenn der Anteil erneuerbarer Energien nicht ausreicht, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Sehr positiv entwickelte sich die Nachfrage nach Power-to-Methan-Anlagen. Im Motorenbereich ist eine fortwährend steigende Nachfrage nach flexiblen Dual-Fuel-Motoren festzustellen. Ebenso ist eine klare Marktforderung nach Motoren, die auf synthetische Kraftstoffe wie Wasserstoff und grünen Ammoniak umgerüstet werden können, erkennbar. Es bestand nach wie vor eine hohe Nachfrage nach neuen Energielösungen wie Wasserstoff und Langzeitenergiespeichern mit einer starken Tendenz zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit. Allerdings hielten im Berichtszeitraum die Risiken einer nach wie vor fehlenden Preisstabilität auf den Märkten und die Engpässe in den Lieferketten ebenso unvermindert an, wie der starke Wettbewerbs- und Preisdruck.

Der Markt für Turbomaschinen bewegte sich im Vergleich zum Vorjahr auf einem höheren Niveau. Die weiterhin hohen Rohmaterialpreise führten in der Grundstoff- und Prozessindustrie zu einer soliden Nachfrage nach Produktionsanlagen mit Turbokompressoren. Der Absatz für Turbokompressoren in der Öl- und Gasproduktion wurde durch das anhaltend hohe Bedürfnis nach Versorgungssicherheit sowie einen Investitionsrückstau gestützt und lag im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf höherem Niveau. In den neuen Geschäftsfeldern im Bereich der Dekarbonisierung hat der Verkauf von Turbomaschinen im Vergleich zum Vorjahr zugenommen. Die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung und Gasturbinen für dezentrale, industrielle Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen erfuhr gegenüber dem Vorjahreszeitraum einen Rückgang.

Der After-Sales-Markt für Motoren in der Marine- und Kraftwerkssparte bewegte sich im Jahr 2023 auf dem hohen Niveau des Vorjahres.

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

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im Geschäftsjahr 2023 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt, allerdings übten die gestiegenen Zinsen in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

Der europäische Pkw-Markt war im Berichtsjahr weiterhin von Engpässen geprägt, die Fahrzeugauslieferungen konnten jedoch ausgebaut werden und lagen über dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. Auch die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten entwickelte sich positiv, der prozentuale Anteil an den Fahrzeugauslieferungen lag jedoch unter dem Vergleichswert 2022. Die positive Entwicklung bei der Finanzierung von Gebrauchtwagen setzte sich fort. Der Absatz von After-Sales-Produkten, wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen, wurde weiter ausgebaut.

Die anhaltenden Herausforderungen aus der Teileversorgung in der Fahrzeugproduktion und den Logistikketten hatten in Deutschland weiterhin Einfluss auf den Fahrzeugabsatz und das Finanzdienstleistungsgeschäft. Dennoch führten gestiegene Neuwagenauslieferungen im Jahr 2023 zu höheren Vertragsvolumina. Die Neuwagenpenetration lag jedoch unter dem Vergleichswert 2022. Die Neuverträge bei Gebrauchtwagen lagen in der Größenordnung des Vorjahres. Die Zahl der neuen After-Sales-Verträge nahm zu und lag im Berichtsjahr über dem Niveau von 2022.

Der türkische Markt war geprägt von hoher Volatilität. Die kräftigen Zinserhöhungen, die Währungsschwäche, eine anhaltend hohe Inflation sowie die nach wie vor schwierige Refinanzierungssituation erlaubten weiterhin nur eine restriktive Kreditvergabe. Gebrauchtwagen konnten weiterhin auf einem hohen Erlösniveau vermarktet werden, trotz erster Anzeichen eines Rückgangs.

In Südafrika blieben finanzierte Fahrzeugkäufe aufgrund der gedämpften wirtschaftlichen Bedingungen, der höheren Fahrzeugpreise sowie gestiegener Energiepreise weiterhin auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Die Inflation hat jedoch nachgelassen. Nachdem die südafrikanische Zentralbank die Zinsen seit November 2021 zehn Mal in Folge erhöht hatte, veranlasste sie nun keine weiteren Zinserhöhungen mehr.

In der Region Nordamerika haben sich die Märkte im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt positiv entwickelt, die Nachfrage nach Fahrzeugen nahm zu. In den USA und in Kanada lag auch die Neuwagen-

penetration trotz des erhöhten Zinsniveaus über dem Vorjahreswert, insbesondere im Leasinggeschäft. In Mexiko hingegen war ein Rückgang der Penetration von Leasing- und Finanzierungsverträgen zu verzeichnen. Die Anzahl an Neuverträgen für After-Sales Produkte lag in der gesamten Region über den Vorjahreswerten.

In der Region Südamerika setzte sich der positive Wachstumstrend beim Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen fort. Der Markt für Finanzdienstleistungen profitierte von den höheren Auslieferungen und verzeichnete einen Anstieg der Finanzierungsverträge. In Argentinien blieb das Niveau an Finanzierungsverträgen trotz eines herausfordernden makroökonomischen Umfelds stabil. In Brasilien konnten die Vertragszugänge durch das Angebot attraktiver Finanzdienstleistungen gesteigert werden. Auch die Zahl der abgeschlossenen Auto-Abos stieg.

Auf dem chinesischen Automobilmarkt stieg die Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen und Gebrauchtwagen. Dies beeinflusste in der Folge auch die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen. Gleichzeitig drängen Banken mit attraktiven Angeboten in den Markt. In Japan war aufgrund der gestiegenen Fahrzeugverfügbarkeit eine positive Entwicklung der Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen zu verzeichnen. Ein im internationalen Vergleich niedriges Zinsniveau und vielerorts attraktive Finanzdienstleistungsangebote waren wesentliche Merkmale des Marktes.

Im Geschäftsjahr 2023 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft im Markt für schwere Nutzfahrzeuge leicht über dem Vorjahresniveau. Die langen Lieferzeiten für Nutzfahrzeuge beginnen sich sukzessive zu normalisieren. Aufgrund des gestiegenen Zinsniveaus veränderte sich das Finanzierungsverhalten der Nutzfahrzeugkunden: Die Finanzierungsentscheidung rückt näher an den Auslieferungszeitpunkt des Fahrzeugs, weil Kunden auf ein fallendes Zinsniveau spekulieren.

NEUE KONZERNMODELLE IM JAHR 2023

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 2023 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.

Mit der neuen Limousine ID.7, die als „German Car of the Year 2024“ ausgezeichnet wurde, erweiterte die Marke Volkswagen Pkw im Jahr 2023 ihr Portfolio der reinen Elektrofahrzeuge um eine weitere Baureihe. Der ID.3 hat mit seiner zweiten Generation ein umfangreiches Upgrade erhalten. Auch der Touareg bekam eine Produktaufwertung. In China kamen bei den Fahrzeugen mit klassischem Antrieb die aufgewerteten Modelle Tharu und T-Roc auf den Markt. Die neu entwickelte Limousine Lavidia XR und der vollelektrische ID.7 VIZZION rundeten das Angebot an Neuheiten ab. In den USA wurde der SUV Atlas aufgewertet. In Brasilien ging mit dem Track ein besonders attraktives Einstiegsmodell der wichtigen Polo-Baureihe an den Start.

Bei Volkswagen Nutzfahrzeuge wurde 2023 die vollelektrische Baureihe ID. Buzz um die Derivate ID. Buzz Pro und ID. Buzz Cargo für den gewerblichen Bereich erweitert.

Audi brachte im Berichtsjahr mit dem Q8 e-tron den Nachfolger seines Elektropioniers Audi e-tron auf den Markt. Darüber hinaus erhielten die konventionell angetriebenen Modellreihen A6 und A7 sowie der Q8 eine Aufwertung.

Bentley vervollständigte seine Mulliner-Linie mit der Einführung des Luxus-Flaggschiffs Bentayga EWB Mulliner. Die Modellreihen Continental GT, Flying Spur und Bentayga erhielten ein Update. Außerdem war der neue Grand Tourer Bentley Batur in einer streng limitierten Anzahl erhältlich.

Lamborghini enthüllte mit dem Revuelto seinen ersten Hybrid-Supersportwagen. Des Weiteren kam der Huracán Sterrato auf den Markt.

Porsche ergänzte 2023 die Baureihe 911 um die neuen Modelle Carrera T und Dakar. Der SUV Cayenne erfuhr mit seiner dritten Generation eine umfangreiche Produktaufwertung. Dabei wurde das Hybridangebot der Baureihe auf nunmehr drei Modelle vergrößert.

In der TRATON Group schritt 2023 die Elektrifizierung und Digitalisierung der Modellpalette voran.

Scania führte vollelektrische Lösungen für den regionalen Verteilerverkehr ein, bei denen die in Kooperation mit Northvolt entwickelten Batteriezellen zum Einsatz kommen. Mit Smart Dash ist zudem ein neues digitales Cockpit von Scania erhältlich.

Navistar elektrifizierte mit dem CE Schulbus von IC Bus den amerikanischen Schülertransport.

Volkswagen Truck & Bus hat seine Modelle 2023 an die neue Emissionsgesetzgebung in Brasilien angepasst und mit dem eDelivery sein erstes emissionsfreies Fahrzeug in Südamerika eingeführt.

Ducati präsentierte die neue Panigale V4 R, die Monster SP und die Multistrada V4 Rally. Außerdem sind die Streetfighter und die Diavel nun als V4-Version erhältlich. Mit der zweiten Generation der Scrambler-Familie kamen die drei neuen Modelle Icon, Full Throttle und Nightshift auf den Markt.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr 2023 weltweit 9.239.512 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Das waren 11,8% oder 976.751 Einheiten mehr als im Vorjahr, das insbesondere durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen aufgrund von anhaltenden Engpässen bei Halbleitern sowie durch den Russland-Ukraine-Konflikt belastet war. Im Berichtsjahr wirkten Engpässe in der Teileversorgung weiterhin beeinträchtigend. Daneben hatten Störungen der Logistikketten einen negativen Effekt, der sich im Verlauf des Jahres jedoch abschwächte. Sowohl im Bereich Pkw als auch im Bereich Nutzfahrzeuge lagen die Verkaufszahlen über dem jeweiligen Vorjahreswert. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen des Bereichs Pkw sowie auf die Auslieferungen des Bereichs Nutzfahrzeuge getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS¹

	2023	2022	%
Pkw	8.901.338	7.957.274	+ 11,9
Nutzfahrzeuge	338.174	305.487	+ 10,7
Gesamt	9.239.512	8.262.761	+ 11,8

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

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, Türkei, Mexiko, Polen und Tschechien.

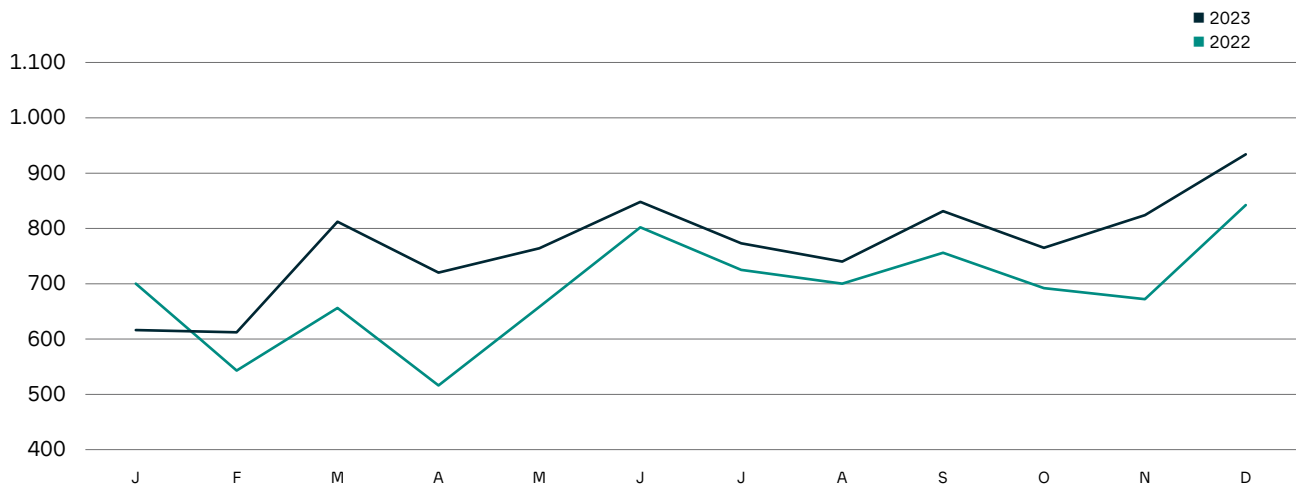
Die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern stieg im Geschäftsjahr 2023 auf 8.901.338 Einheiten. Das waren 11,9% beziehungsweise 944.064 Fahrzeuge mehr als im Vorjahr, das insbesondere durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen aufgrund von anhaltenden Engpässen bei Halbleitern sowie durch den Russland-Ukraine-Konflikt belastet war. Im Berichtsjahr wirkten Engpässe in der Teileversorgung weiterhin beeinträchtigend. Daneben hatten Störungen der Logistikketten einen negativen Effekt, der sich im Verlauf des Jahres jedoch abschwächte. Mit Ausnahme von Bentley lieferten alle Marken des Volkswagen Konzerns mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Auf allen wesentlichen Einzelmärkten sowie in allen Vertriebsregionen der Welt verzeichneten wir einen Anstieg der Auslieferungen an Kunden.

Die Elektromobilitäts-Offensive des Volkswagen Konzerns setzte sich erfolgreich fort: Weltweit lieferten wir im Berichtsjahr 771.062 vollelektrische Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 198.590 Einheiten beziehungsweise 34,7% mehr als im Vorjahr. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg auf 8,3 (6,9)%. Die Auslieferungen unserer Plug-in-Hybridmodelle beliefen sich auf 256.449 Einheiten (+4,4%). Insgesamt stiegen die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um 25,6%; ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 11,1 (9,9)%. 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 Q8 e-tron, sowie Taycan und Taycan Cross Turismo der Marke Porsche.

Unser Pkw-Marktanteil belief sich in einem spürbar wachsenden Weltgesamtmarkt auf 11,1 (11,0)%.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



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

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern im Jahr 2023 auf einem deutlich wachsenden Gesamtmarkt 3.141.434 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 20,1% mehr als im schwachen Vorjahr, das insbesondere durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen aufgrund von anhaltenden Engpässen bei Halbleitern sowie durch den Russland-Ukraine-Konflikt belastet war. Im Berichtsjahr wirkten Engpässe in der Teileversorgung weiterhin beeinträchtigend. Daneben hatten Störungen der Logistikketten einen negativen Effekt, der sich im Verlauf des Jahres jedoch abschwächte.

In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: Hier lieferten wir im Geschäftsjahr 2023 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 19,8 (19,1)%, der Anteil der vollelektrischen Fahrzeuge lag bei 14,0 (12,6)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Roc, Polo, Tiguan und Golf der Marke Volkswagen Pkw. Darüber hinaus verzeichneten unter anderem ID.4, Taigo, Passat Variant und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Octavia Combi, Enyaq iV und Kamiq der Marke Škoda, Arona und Ibiza der Marke SEAT, CUPRA Formentor, CUPRA Born und CUPRA Leon, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge, A3 Sportback, A1 Sportback, Q2, Q3 Sportback und Q4 e-tron der Marke Audi sowie Porsche Macan und Porsche 911 Coupé eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Im Berichtsjahr wurden unter anderem der ID.3, der ID.7 und der Touareg der Marke Volkswagen Pkw, der Audi Q8 e-tron und der Porsche Cayenne neu oder als Nachfolger erfolgreich in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa erhöhte sich auf 24,5 (23,3)%.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Jahr 2023 um 13,3% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtmarkt verzeichnete gleichzeitig einen starken Volumenanstieg. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung wiesen unter anderem die Modelle Taigo der Marke Volkswagen Pkw sowie Škoda Octavia und Škoda Kamiq auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa ging zurück auf 19,4 (21,5)%.

WELTWEITE AUSLIEFERUNGEN DER IM JAHR 2023 ERFOLGREICHSTEN KONZERNMODELLFAMILIEN

in Tsd. Fahrzeuge

Tiguan	499
Passat	490
Polo	441
Jetta	362
Q5	332
T-Roc	312
Lavida	290
Golf	289

In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern auf einem sehr stark wachsenden Pkw-Gesamtmarkt im abgelaufenen Geschäftsjahr 61,6% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Jahr 2022. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war der Polo der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 3,2% zurück, während der Gesamtmarkt ebenfalls einen leichten Rückgang verzeichnete. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war auch dort das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Deutschland

In Deutschland lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern auf einem spürbar wachsenden Gesamtmarkt im Jahr 2023 um 14,4% über dem schwachen Vorjahreswert, der insbesondere durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen aufgrund von anhaltenden Engpässen bei Halbleitern sowie durch den Russland-Ukraine-Konflikt belastet war. Im Berichtsjahr wirkten Engpässe in der Teileversorgung weiterhin beeinträchtigend. Daneben hatten Störungen der Logistikketten einen negativen Effekt, der sich im Verlauf des Jahres jedoch abschwächte.

Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten die Modelle T-Roc, Golf, Passat und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw. Zudem wiesen unter anderem die Modelle ID.4 und ID.5 der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Octavia Combi und Škoda Enyaq iV, SEAT Arona, CUPRA Born und CUPRA Leon, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge sowie A4 Avant, Q2, Q4 e-tron und A1 Sportback der Marke Audi eine erfreuliche Nachfrageentwicklung auf. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) führten sieben Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Audi A6, Multivan/Transporter und Porsche 911. Der Golf war auch im Jahr 2023 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

Auslieferungen in Nordamerika

Im Berichtsjahr erhöhte sich in Nordamerika die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern auf einem deutlich wachsenden Gesamtmarkt gegenüber dem Vorjahr um 18,4%. Der Anteil voll-elektrischer Modelle an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg in dieser Region auf 8,5 (5,9)%. Tiguan Allspace und Taos der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi Q5 waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika. Im Berichtsjahr wurden unter anderem der Atlas der Marke Volkswagen Pkw, der Audi Q8 e-tron und der Porsche Cayenne erfolgreich als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 4,8 (4,6)%.

Im Geschäftsjahr 2023 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem deutlich ansteigenden US-amerikanischen Markt 13,3% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr, in dem ebenfalls vor allem Engpässe bei der Teileversorgung belastend wirkten. Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten unter anderem der ID.4 der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi Q5 und Audi Q7. Erfreulich entwickelten sich zudem unter anderem der Atlas der Marke Volkswagen Pkw, der Audi Q4 e-tron sowie der Porsche Macan. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in den USA erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 60,8% auf 71.041 Einheiten.

In Kanada stieg die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge im Berichtsjahr gegenüber dem Jahr 2022 um 28,1%. Der Gesamtmarkt verzeichnete gleichzeitig einen deutlichen Anstieg. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen registrierten der Tiguan Allspace und der Taos der Marke Volkswagen Pkw sowie der Audi Q5.

Auf einem stark wachsenden Gesamtmarkt in Mexiko verkauften wir im abgelaufenen Geschäftsjahr 37,3% mehr Fahrzeuge an Kunden als 2022. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten unter anderem Taos, Virtus und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem leicht zunehmenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge übertraf die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle im Jahr 2023 den Vorjahreswert um 17,2%. Polo, T-Cross und Nivus der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Im Berichtsjahr wurde der neue Polo Track erfolgreich in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika erhöhte sich auf 12,6 (11,1)%.

Der Volkswagen Konzern lieferte im Berichtsjahr auf einem deutlich über dem Vorjahresniveau liegenden Markt in Brasilien 28,4% mehr Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders erfreulich entwickelten sich die Verkäufe der Modelle Polo, Saveiro und Virtus der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern in 2023 auf einem deutlich wachsenden Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 20,0%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten der Taos der Marke Volkswagen Pkw und der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Im abgelaufenen Geschäftsjahr verzeichnete der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik auf einem spürbar wachsenden Gesamtmarkt einen Anstieg der Auslieferungen an Kunden von 2,3% im Vergleich zu 2022. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region betrug 9,9 (10,3)%.

In China erhöhte sich das Gesamtmarktvolumen ebenfalls spürbar gegenüber dem Vorjahr, das aufgrund von Engpässen bei der Teileversorgung, insbesondere Halbleitern, sowie lokalen Ausgangssperren im Zusammenhang mit der Ausbreitung des Coronavirus belastet war. Der Volkswagen Konzern lieferte dort 1,6% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als 2022. Belastend wirkte im Berichtsjahr – neben Engpässen in der Teileversorgung – die zunehmende Wettbewerbsintensität, insbesondere bei elektrifizierten Fahrzeugen. Die Zahl der an Kunden ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in China war mit 191.781 Einheiten im Vergleich zum Vorjahr um 23,2% höher. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg hier auf 5,9 (4,9)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Lavida, Sagitar, Passat und Magotan der Marke Volkswagen Pkw sowie der Audi A6. Zudem wiesen die Modelle Tiguan Allspace, Tyron, ID.3 und Tavendor der Marke Volkswagen Pkw, Q4 e-tron, A7 Limousine, Q7, Q5 e-tron und Q6 der Marke Audi einen erfreulichen Anstieg der Nachfrage auf. Im Berichtsjahr wurden unter anderem die Modelle Tharu, T-Roc, Lavida XR und ID.7 VIZZION der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q3 und Porsche Cayenne neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem spürbar wachsenden indischen Pkw-Markt registrierte der Volkswagen Konzern im Geschäftsjahr 2023 einen Nachfragezuwachs von 4,0% im Vergleich zum Vorjahr. Der Taigun der Marke Volkswagen Pkw und der Kushaq der Marke Škoda waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns. Auch die im Vorjahr neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Virtus der Marke Volkswagen Pkw und Kodiaq der Marke Škoda verzeichneten eine erfreuliche Nachfrageentwicklung.

In Japan stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge im Jahr 2023 auf einem deutlich über dem Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt um 7,4%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten der T-Roc, der Golf und der T-Cross der Marke Volkswagen Pkw.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2023	2022	(%)
Europa/Übrige Märkte	3.953.397	3.297.388	+ 19,9
Westeuropa	3.141.434	2.615.863	+ 20,1
davon: Deutschland	1.141.418	998.000	+ 14,4
Frankreich	263.643	211.430	+ 24,7
Großbritannien	489.088	377.449	+ 29,6
Italien	269.479	223.864	+ 20,4
Spanien	232.483	192.310	+ 20,9
Zentral- und Osteuropa	474.357	418.513	+ 13,3
davon: Tschechische Republik	123.471	103.223	+ 19,6
Russland	3.504	41.864	- 91,6
Polen	140.518	112.389	+ 25,0
Übrige Märkte	337.606	263.012	+ 28,4
davon: Türkei	166.001	102.735	+ 61,6
Südafrika	69.150	71.437	- 3,2
Nordamerika	899.652	759.791	+ 18,4
davon: USA	639.622	564.705	+ 13,3
Kanada	110.019	85.860	+ 28,1
Mexiko	150.011	109.226	+ 37,3
Südamerika	465.842	397.539	+ 17,2
davon: Brasilien	356.682	277.806	+ 28,4
Argentinien	57.931	48.263	+ 20,0
Asien-Pazifik	3.582.447	3.502.556	+ 2,3
davon: China	3.233.933	3.182.428	+ 1,6
Indien	101.553	97.610	+ 4,0
Japan	65.635	61.112	+ 7,4
Weltweit	8.901.338	7.957.274	+ 11,9
Volkswagen Pkw	4.866.803	4.563.327	+ 6,7
Škoda	866.820	731.262	+ 18,5
SEAT	519.176	385.591	+ 34,6
Volkswagen Nutzfahrzeuge	409.406	328.572	+ 24,6
Audi	1.895.240	1.614.231	+ 17,4
Lamborghini	10.112	9.233	+ 9,5
Bentley	13.560	15.174	- 10,6
Porsche	320.221	309.884	+ 3,3

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

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

Im Geschäftsjahr 2023 übergab der Volkswagen Konzern weltweit +10,7% mehr Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir 338.174 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 281.280 (+10,6%) Einheiten auf Lkw und 30.267 (+2,2%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stark an und beliefen sich auf 26.627 (+23,4%) Fahrzeuge. Die Auslieferungen konnten im Berichtszeitraum aufgrund des sehr hohen Auftragsbestands, einer zunehmenden Stabilisierung der Lieferketten und eines gestiegenen Produktionsvolumens deutlich gesteigert werden.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) stiegen die Verkäufe im Berichtsjahr gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 34,8% auf insgesamt 155.726 Einheiten; davon entfielen 123.525 auf Lkw und 6.308 auf Busse. Die Marke MAN lieferte hier 25.893 Fahrzeuge der Transporterbaureihe MAN TGE aus.

Im Geschäftsjahr 2023 stiegen die Auslieferungen in der Türkei mit 5.737 (4.413) Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahreszeitraum sehr stark an. Davon entfielen 5.126 Einheiten auf Lkw und 292 Einheiten auf Busse sowie 319 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika stiegen die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 32,9% auf insgesamt 4.891 Fahrzeuge; davon entfielen 4.407 auf Lkw und 484 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika erhöhten sich im Berichtsjahr auf 93.430 (82.828) Fahrzeuge, darunter waren 78.277 Lkw und 15.153 Busse.

Die Auslieferungen in Südamerika sanken im Jahr 2023 auf insgesamt 52.330 Einheiten (-31,3%); davon entfielen 46.083 auf Lkw und 6.247 auf Busse. Aufgrund der Einführung einer neuen Emissionsnorm zum Jahresbeginn 2023 sanken die Verkäufe in Brasilien, dem größten Markt in dieser Region, im Berichtsjahr um 30,3% auf 41.578 Einheiten. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 36.671 Lkw und 4.907 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 12.057 Fahrzeuge, darunter 11.077 Lkw und 937 Busse – das waren insgesamt 5,4% mehr als im Vorjahr.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN NACH MÄRKTEN¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2023	2022	(%)
Europa/Übrige Märkte	180.357	135.063	+ 33,5
davon: EU27+3	155.726	115.535	+ 34,8
davon: Deutschland	43.711	31.642	+ 38,1
Türkei	5.737	4.413	+ 30,0
Südafrika	4.891	3.681	+ 32,9
Nordamerika	93.430	82.828	+ 12,8
davon: USA	73.473	66.403	+ 10,6
Mexiko	14.478	11.131	+ 30,1
Südamerika	52.330	76.152	- 31,3
davon: Brasilien	41.578	59.630	- 30,3
Asien-Pazifik	12.057	11.444	+ 5,4
Weltweit	338.174	305.487	+ 10,7
Scania	96.568	85.232	+ 13,3
MAN	115.653	84.372	+ 37,1
Navistar	88.880	81.892	+ 8,5
Volkswagen Truck & Bus	37.073	53.991	- 31,3

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

AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

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

Hauptumsatzträger des Segments Power Engineering waren 2023 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen über drei Viertel der gesamten Umsatzerlöse erzielten.

AUFTRAGSEINGÄNGE IM SEGMENT PKW IN WESTEUROPA

Die Auftragseingänge in Westeuropa lagen im Berichtsjahr um 15,7% unter dem Niveau von 2022. Dabei entwickelte sich die Nachfrage nach Modellen mit Verbrennungs- beziehungsweise Plug-in-Hybrid-Antrieben im Vergleich dazu etwas besser – in einzelnen Märkten, wie Großbritannien und Spanien waren gegenüber dem Vorjahr steigende Auftragseingänge zu verzeichnen. Bei batterieelektrischen Fahrzeugen lagen die Auftrags-eingänge dagegen stärker unter dem Vorjahresniveau. Die branchenweit zu beobachtende Kaufzurückhaltung, unter anderem aufgrund sich verschlechternder wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und auslaufender Fördermaßnahmen, trug zu einer geringeren Nachfrage in wesentlichen Märkten bei.

AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Für mittelschwere und schwere Lkw, Busse sowie Nutzfahrzeuge der Transporterbaureihe MAN TGE lagen die Auftragseingänge mit 264.798 Fahrzeugen im Jahr 2023 um 21% unter dem Vorjahr. Bestehende Unsicherheiten in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung sowie die erschwerten Finanzierungsbedingungen führten insbesondere in Europa zu einer Normalisierung der Nachfrage. In Nordamerika lagen die Auftragseingänge stark unter Vorjahr, im Wesentlichen aufgrund einer fortgesetzt restriktiven Auftragsannahme, bedingt durch den sehr hohen Auftragsbestand. In Südamerika lag der Auftragseingang infolge von Vorzieheffekten im Zusammenhang mit einer zum Jahresbeginn neu in Kraft getretenen Emissionsnorm in Brasilien stark unter dem Vorjahr. Das Segment der Transporterbaureihe MAN TGE verzeichnete ebenfalls einen deutlichen Rückgang.

Der Auftragseingang im Bus-Geschäft lag spürbar unter dem Vorjahreswert. In der Region EU27+3 konnte ein spürbarer Anstieg der Bestelleingänge erzielt werden. Dies ist unter anderem auf einen sich weiterhin langsam erholenden Reisebusmarkt zurückzuführen. Gegenläufig lagen die Bestelleingänge in Südamerika stark unter dem Vorjahreswert.

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 2023 beliefen sich die Auftragseingänge im Segment Power Engineering auf 5,0 (4,3) Mrd. €. In einem anhaltend schwierigen Marktumfeld erzielten Engines & Marine Systems und Turbomachinery über drei Viertel des Auftragsvolumens.

Im Marinegeschäft wurden im Jahr 2023 beispielsweise für sechs Schiffe Lieferungen über 12 x 32/44CR und 24 x 175D Motoren beauftragt. Im Kraftwerksgeschäft konnten Aufträge für 81 Motoren und Komponenten-sätze für 22 Completely-Knocked-Down-Motoren unterschiedlicher Typisierungen mit einer Gesamtleistung von 1.409 MW akquiriert werden. Im Bereich Turbomaschinen erhielten wir mehrere Aufträge für neue Anwendungen, die durch die Energiewende und Dekarbonisierung getrieben werden. Beispielsweise für eine CO₂-Abscheidung und -Speicherung in den Niederlanden, sowie eine Grosswärmepumpe für Dänemark. Ein weiterer Auftrag für die Verdichtung von Wasserstoff aus Elektrolyseanlagen für eine Nutzung in industriellen Prozessen konnte ebenfalls eingebucht werden. Außerdem verbuchten wir Erfolge für mit Digitalpaketen ausgestatte fernbediente Maschinenstränge in der Nordsee und einen Großauftrag für 11 Kompressoren auf einer schwimmende Öl- und Gasproduktionsanlage.

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, Navistar und Porsche Holding Salzburg ein und berücksichtigt auch die Vertragsabschlüsse unserer internationalen Gemeinschaftsunternehmen.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Geschäftsjahr 2023 beliebt. Die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung und Störungen der Logistikketten wirkten jedoch belastend. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft stieg um 11,3% auf weltweit 9,5 Mio. Kontrakte. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) lag im Berichtsjahr in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 32,8% in der Größenordnung des Vorjahres. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 31. Dezember 2023 auf 24,6 (24,5) Mio. Einheiten.

In Europa/Übrige Märkte übertraf die Zahl der unterzeichneten Neuverträge mit 6,9 Mio. Einheiten den Vergleichswert des Vorjahres um 12,0%, wenngleich das Finanzdienstleistungsgeschäft im Jahr 2023 von der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit beeinflusst war. Der Gesamtvertragsbestand lag am Ende des Berichtsjahres mit 18,4 (18,1) Mio. Kontrakten auf dem Niveau vom 31. Dezember 2022. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,1 (7,2) Mio. Verträge.

Die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge stieg im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 1,0 (0,8) Mio. Kontrakte. Der Vertragsbestand lag am 31. Dezember 2023 mit 2,9 (3,0) Mio. Einheiten auf dem Niveau vom Vorjahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,6 (1,7) Mio. Verträge.

In der Region Südamerika wurden im Berichtsjahr 543 (360) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand nahm zum Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres gegenüber dem 31. Dezember 2022 auf 933 (828) Tsd. Einheiten zu; dabei entfielen die bestehenden Verträge überwiegend auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Jahr 2023 sanken im Raum Asien-Pazifik die neuen Vertragsabschlüsse auf 1,0 (1,2) Mio. Einheiten; der Vergleichswert des Vorjahres wurde damit verfehlt. Der Gesamtvertragsbestand belief sich Ende Dezember 2023 auf 2,4 (2,6) Mio. Kontrakte. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,5 (1,6) Mio. Verträge.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im Berichtsjahr stieg der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation um 10,4% auf 9.362.441 Einheiten (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China). Das Vorjahr war insbesondere durch die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit aufgrund von Engpässen bei der Teileversorgung ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastet. Im Berichtsjahr wirkten anhaltende Engpässe in der Teileversorgung beeinträchtigend, zudem führten Störungen der globalen Logistikketten zu Verzögerungen, die sich im Verlauf des Jahres jedoch abschwächten. Im Ausland erhöhte sich das Absatzvolumen um 9,5% auf 8.184.399 Fahrzeuge. Einen Zuwachs verzeichneten insbesondere die USA, Großbritannien und die Türkei. Demgegenüber wurden in China weniger Fahrzeuge abgesetzt. Der Absatz im Inland erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 17,2%. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Konzerns erhöhte sich auf 12,6(11,9)%.

Unsere meistverkauften Fahrzeuge im vergangenen Jahr waren Tiguan, Polo, Passat, Jetta, T-Roc, Golf und T-Cross der Marke Volkswagen Pkw. Den größten Absatzanstieg verzeichneten die Modelle Polo, ID.3, Jetta und Passat der Marke Volkswagen Pkw, Q4 e-tron, A6 und Q5 der Marke Audi, der SEAT Leon sowie der Škoda Octavia. Auch der Porsche 911 und der ID. Buzz erzielten eine hohe Zuwachsrate.

PRODUKTION

Von Januar bis Dezember 2023 fertigte der Volkswagen Konzern mit 9.309.273 Fahrzeugen (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China) 6,8% mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum, der geprägt war durch Produktionsstopps infolge von Unterbrechungen der Lieferketten ausgelöst durch den Russland-Ukraine-Konflikt und die Covid-19-Pandemie. Im Geschäftsjahr 2023 beeinträchtigten Engpässe in der Teileversorgung die Produktion. Im Inland stieg die Fertigung um 16,2% auf 1.914.368 Fahrzeuge. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Konzerns nahm auf 20,6(18,9)% zu.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am Ende des Berichtsjahres über dem Stand zum Jahresende 2022. Im Berichtsjahr wirkten sich Störungen in den Logistikketten weiterhin negativ aus, die sich im Verlauf des Jahres abschwächten.

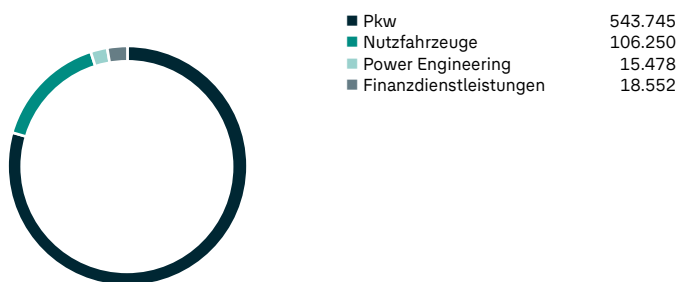
BELEGSCHAFT

Im Geschäftsjahr 2023 beschäftigte der Volkswagen Konzern einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen durchschnittlich 678.825 Mitarbeiter (+ 1,4%). Im Durchschnitt standen im Inland 296.134 Personen unter Vertrag; ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft lag mit 43,6 (43,3)% auf dem Niveau des Vorjahres.

Zum 31. Dezember 2023 stieg die Zahl der aktiven Mitarbeiter im Volkswagen Konzern um 1,2% auf 654.359. Darüber hinaus befanden sich 12.585 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit und 17.081 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtsjahres stieg die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 684.025 Personen um 1,2% im Vergleich zum Stand vom Jahresende 2022. Die Mitarbeiterzahl im Inland lag bei 298.687 Beschäftigten (+ 1,6%) und im Ausland – einschließlich des Verkaufs der OOO Volkswagen Group Rus, Kaluga/Russland – bei 385.338 Beschäftigten (+ 0,9%).

MITARBEITER NACH BEREICHEN

Stand 31. Dezember 2023



Aktie und Anleihen

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

AKTIENMÄRKTE UND KURSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AKTIEN

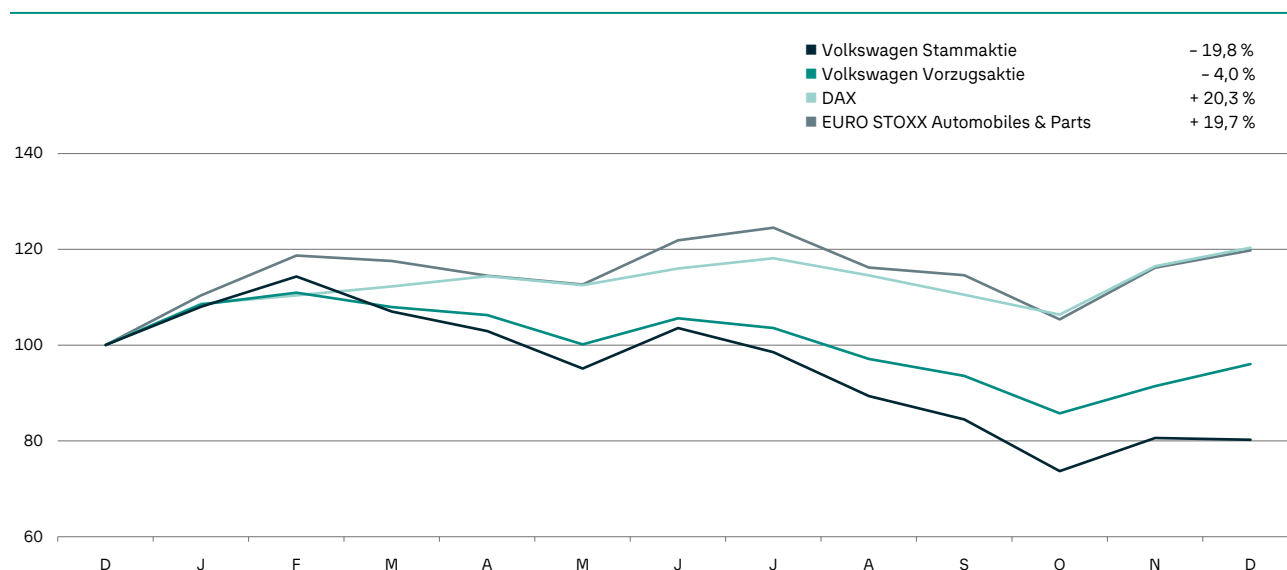
Im Geschäftsjahr 2023 setzten die internationalen Börsen ihren im Oktober 2022 begonnenen Aufwärtstrend dank positiver Konjunkturdaten zunächst fort und verzeichneten einen deutlichen Anstieg. Die Hoffnung auf zurückhaltendere Zinsschritte der nationalen Notenbanken verlagerte sich im Zeitablauf jedoch in zunehmende Sorgen vor weiteren Zinserhöhungen zur Eindämmung der anhaltend hohen Inflationsraten. Zudem führte die durch die gestiegenen Zinsen ausgelöste Krise im internationalen Bankensektor zu einer großen Verunsicherung in den Finanzmärkten, die unter anderem durch die Debatten um die Schuldenobergrenze in den USA verstärkt wurde. Positive Wirtschafts- und Unternehmensdaten stützten im weiteren Verlauf zunächst die Börsen, dann gerieten die Notierungen wieder unter Druck. Am Ende des Berichtsjahres erholten sich die Kurse wieder in der Hoffnung auf Zinssenkungen im Jahr 2024.

Der deutsche Aktienindex (DAX) startete fulminant in das Börsenjahr 2023 und konnte gegenüber dem Jahresendkurs 2022 zunächst deutlich zulegen. Getrieben von fallenden Energiepreisen, der Erwartung sinkender Inflationsraten sowie besseren wirtschaftlichen Frühindikatoren hellte sich die Stimmung auf. In den folgenden Monaten belasteten jedoch fortgesetzte Zinserhöhungen durch die Europäische Zentralbank angesichts eines unvermindert hohen Inflationsdrucks die Kursentwicklung. Der DAX ging in eine Seitwärtsbewegung über. Im fortschreitenden Jahresverlauf beeinträchtigten die Turbulenzen mehrerer internationaler Banken, ausgelöst durch den Zinsanstieg, sowie der Streit um die US-Schuldenobergrenze die Kursentwicklung. Hinzu kamen Konjunktursorgen, unter anderem hervorgerufen durch verhaltene Wirtschaftsdaten in China. Angesichts sinkender Inflationsraten und Spekulationen über Zinssenkungen besserte sich die Stimmung der Anleger in den letzten Handelswochen des Berichtsjahres, sodass der DAX Mitte Dezember ein neues Rekordhoch erreichte. Am Jahresende 2023 lag er um 20,3% über dem Vorjahreskurs.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG entwickelten sich zu Beginn des Berichtsjahres zunächst sehr positiv. Die Anfang März 2023 veröffentlichten soliden Ergebnisse des Geschäftsjahres 2022, die vorgeschlagene Dividende für 2022 und ein positiver Ausblick auf das Jahr 2023 sorgten kurzzeitig für einen Kursanstieg. Die mit der Vorstellung des Geschäftsberichts kommunizierte Investitionsplanung bewertete der Kapitalmarkt aufgrund des hohen Kapitalbedarfs für die Transformation des Unternehmens kritisch. Ebenso belastete die sich verschärfende Wettbewerbssituation im Automobilssektor. Preissenkungen durch die Konkurrenz insbesondere im Bereich der Elektrofahrzeuge und die Sorge vor einem zunehmend aggressiven Preiswettbewerb lösten weitere Unsicherheiten bei Anlegern aus. Auch wirkten rückläufige Marktanteile in China, verbunden mit der Einschätzung der Marktteilnehmer hinsichtlich einer hohen Abhängigkeit des Konzerns von den dortigen Entwicklungen, dämpfend auf den Kurs. Die Erwartung sinkender Margen in der Automobilindustrie und einer verhalteneren Nachfrage nach Elektrofahrzeugen und damit eines sich weiter

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2022 BIS DEZEMBER 2023

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2022 = 100



verschärfenden Wettbewerbsdrucks führten zunächst zu weiteren Kursrückgängen. Gestützt durch ein positives Gesamtmarktumfeld konnten die Aktien im weiteren Verlauf wieder leicht zulegen und sich in den letzten Handelswochen des Jahres auf niedrigem Niveau stabilisieren. Der Jahresschlusskurs 2023 der Vorzugsaktie lag um 4,0% und der Stammaktie um 19,8% unter dem Vorjahreswert. Unter der Annahme einer Re-Investition der regulären Dividende (ohne Steuerabzug) zum Zeitpunkt der Ausschüttung in die Volkswagen Aktien lag die Gesamtrendite der Vorzugsaktie bei +3,1% und die der Stammaktie bei -15,1%. Damit verzeichnete die Vorzugsaktie eine Rendite unterhalb der Vergleichsindizes DAX und EURO STOXX Automobiles & Parts.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2023

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	181,65	106,40	118,45
	Datum	03.03.	27.10.	29.12.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	142,20	99,14	111,80
	Datum	03.03.	30.10.	29.12.
DAX	Kurs	16.794	14.069	16.752
	Datum	11.12.	02.01.	29.12.
EURO STOXX Automobiles & Parts	Kurs	634	522	606
	Datum	28.07.	02.01.	29.12.

CAPITAL MARKETS DAY

Der Volkswagen Konzern hat im Juni 2023 auf dem Capital Markets Day mehr als 200 internationalen Finanzanalysten, institutionellen Investoren sowie Vertretern von Ratingagenturen und Banken vor Ort die neu fokussierte strategische Ausrichtung des Konzerns vorgestellt. Wesentlicher Bestandteil ist ein neues Führungsmodell, das auf Kundenorientierung, Unternehmertum und Teamgeist setzt. Der Grundsatz „Value over Volume“ priorisiert dabei die nachhaltige Wertschöpfung gegenüber dem Volumenwachstum. Damit einhergehend erhalten die Markengruppen ein neues Steuerungsmodell, und die Positionierung der Marken sowie die Produktpalette sollen geschärft werden. Die Verantwortung für ihre Renditeziele wurde den Marken übertragen, die jeweils ein eigenes Ergebnisverbesserungsprogramm umsetzen, um Profitabilität und Cashflows zu stärken sowie die Kapitalintensität zu reduzieren. Um den so gestärkten Marken die Skalenvorteile der Technologieplattformen „Architecture“, „Software“, „Battery, Charging & Energy“ sowie „Volkswagen Group Mobility“ in vollem Umfang zu erschließen, sollen diese vom Konzern neu aufgestellt werden. Der Konzern fokussiert seine Investitionen regional auf die weltweit attraktivsten Ertragsquellen. In diesem Zuge wurden die geschärften Strategien für die wichtigen Wachstumsmärkte China und Nordamerika vorgestellt. Zudem hat Volkswagen seine mittelfristigen und strategischen finanziellen Ziele aktualisiert. Neben den Präsentationen und dem Austausch mit den Mitgliedern des Konzernvorstands hatten die Besucher des Capital Markets Day die Möglichkeit, Fahrzeuge und Technologien des Konzerns zu erleben. Zusätzlich bot der Volkswagen Konzern einer breiten Öffentlichkeit die Möglichkeit, der Veranstaltung online über einen Live-Webcast zu folgen. So konnten weitere rund 16.000 interne und externe Zuschauer die Präsentationen live verfolgen.

Der Capital Markets Day war der Auftakt eines intensiveren Dialogs mit dem Kapitalmarkt. Für die kommenden Jahre sind weitere Veranstaltungen geplant, auf denen Investoren und Analysten detailliert über die Strategien der Markengruppen, Technologiefelder und Regionalstrategien informiert werden.

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 2023 eine Dividende von 9,00 € je Stammaktie und 9,06 € je Vorzugsaktie vor. Auf dieser Basis beträgt die Ausschüttungssumme insgesamt 4,5 (4,4) Mrd. €. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem Konzernergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Sie beträgt für das Berichtsjahr 28,3% und lag im Vorjahr bei 29,4%; die Sonderdividende anlässlich des Börsengangs der Porsche AG ist in diesen Zahlen jeweils nicht berücksichtigt. Wir streben eine Ausschüttungsquote von mindestens 30% an.

DIVIDENDENRENDITE

Auf Basis des Dividendenvorschlags für das Berichtsjahr liegt die Dividendenrendite der Volkswagen Stammaktie, gemessen am Schlusskurs des letzten Handelstages 2023, bei 7,6 (5,9)%. Für die Vorzugsaktie ergibt sich eine Dividendenrendite von 8,1 (7,5)%.

ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Stammaktie für das Geschäftsjahr 2023 lag bei 31,92 (29,66) €. Bei den Vorzügen ergab sich ein unverwässertes Ergebnis je Aktie von 31,98 (29,72) €. Die Berechnung basiert gemäß IAS 33 auf der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Berichtsjahres in Umlauf befindenden Stammbeziehungsweise Vorzugsaktien. Da die unverwässerte und die verwässerte Zahl der Aktien identisch sind, entspricht das unverwässerte Ergebnis je Aktie dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

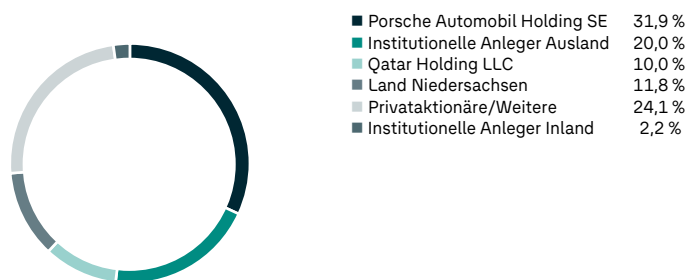
Zur Ermittlung des Ergebnisses je Aktie siehe auch Angabe „Ergebnis je Aktie“ im Anhang zum Konzernabschluss 2023.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2023

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG betrug zum Ende des Berichtsjahres 1.283.315.873,28 €. Die folgende grafische Darstellung zeigt die Aktionärsstruktur der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2023.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2023

in Prozent des Gezeichneten Kapitals



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

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

DATEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN

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

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN

		2023	2022	2021	2020	2019
Dividendenentwicklung						
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	€	9,00	8,70	7,50	4,80	4,80
je Vorzugsaktie	€	9,06	8,76	7,56	4,86	4,86
Dividendenausschüttung ¹						
auf Stammaktien	Mio. €	4.524	4.374	3.772	2.419	2.419
auf Vorzugsaktien	Mio. €	1.868	1.806	1.559	1.002	1.002
Wertentwicklung der Aktien ²						
Stammaktie						
Jahresendkurs	€	118,45	147,65	258,40	170,10	173,25
Kursentwicklung	%	-19,8	-42,9	+51,9	-1,8	+24,6
Jahreshöchstwert	€	181,65	279,40	327,20	183,10	182,50
Jahrestiefstwert	€	106,40	145,00	165,70	101,50	135,60
Vorzugsaktie						
Jahresendkurs	€	111,80	116,42	177,48	152,42	176,24
Kursentwicklung	%	-4,0	-34,4	+16,4	-13,5	+26,9
Jahreshöchstwert	€	142,20	193,10	246,55	185,52	184,24
Jahrestiefstwert	€	99,14	114,88	144,80	87,20	134,76
Beta-Faktor ⁴	Faktor	1,13	1,15	1,16	1,26	1,17
Börsenwert am 31.12.	Mrd. €	58,0	67,6	112,8	81,6	87,5
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG am 31.12.						
Börsenwert zu Eigenkapital	Faktor	0,33	0,41	0,78	0,64	0,72
Kennzahlen je Aktie						
Ergebnis je Stammaktie ⁵						
unverwässert	€	31,92	29,66	29,59	16,60	26,60
verwässert	€	31,92	29,66	29,59	16,60	26,60
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG am 31.12.						
Kurs-Gewinn-Verhältnis ⁶						
Stammaktie	Faktor	3,7	5,0	8,7	10,2	6,5
Vorzugsaktie	Faktor	3,5	3,9	6,0	9,1	6,6
Dividendenrendite ⁷						
Stammaktie	%	7,6	5,9	2,9	2,8	2,8
Vorzugsaktie	%	8,1	7,5	4,3	3,2	2,8
Börsenumsätze ⁸						
Umsatz Volkswagen Stammaktien						
	Mrd. €	1,4	2,7	6,1	3,1	3,3
	Mio. Stück	10,2	13,5	23,3	21,6	20,9
Umsatz Volkswagen Vorzugsaktien						
	Mrd. €	31,4	44,9	58,8	49,8	41,0
	Mio. Stück	263,2	302,2	300,4	361,2	266,0
Anteil Volkswagen am DAX-Umsatz	%	4,1	4,7	6,6	4,7	4,6

1 Die Angaben beziehen sich für die Jahre 2019 bis 2022 auf die jeweils im Folgejahr ausgeschüttete Dividende. Für das Jahr 2021 ohne Berücksichtigung der Sonderdividende aufgrund des Börsengangs der Porsche AG. Für das Jahr 2023 handelt es sich um den Dividendenvorschlag.

2 Xetra-Kurse.

3 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

4 Zur Ermittlung siehe Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ im vorliegenden Geschäftsbericht, das Vorjahr wurde angepasst.

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

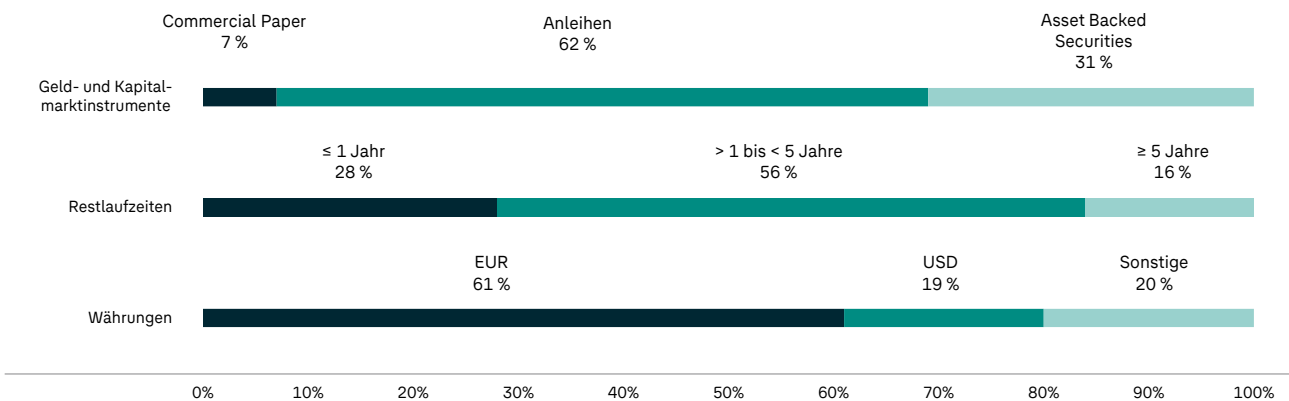
6 Verhältnis des Jahresendkurses zum Ergebnis je Aktie.

7 Dividende je Aktie bezogen auf den Jahresendkurs.

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

REFINANZIERUNGSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Stand 31. Dezember 2023



REFINANZIERUNG

Der Volkswagen Konzern konnte sich bei seinen Refinanzierungsaktivitäten im Jahr 2023 weiter diversifizieren und war in einem herausfordernden Marktumfeld mehrfach erfolgreich auf den internationalen Kapitalmärkten aktiv.

Im Rahmen der zunehmenden Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios rücken auch bei der Refinanzierungsstrategie nachhaltige Finanzinstrumente verstärkt in den Fokus. Die Volkswagen International Finance N.V. platzierte im März 2023 zwei grüne Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 1,75 Mrd. €. Im August 2023 konnte die Gesellschaft erstmalig grüne Hybridanleihen mit einem Nominalvolumen von insgesamt 1,75 Mrd. € erfolgreich begeben, nachdem sie zuvor eine Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 750 Mio. € mit Rückzahlung zum 4. September 2023 fristgerecht gekündigt hatte. Diese Green Bonds basieren auf dem im November 2022 vorgestellten Green Finance Framework des Volkswagen Konzerns. Dieses ermöglicht es dem Unternehmen, EU-taxonomiekonforme Investitionsausgaben zu refinanzieren, wobei Volkswagen sich auf voll-elektrische Fahrzeuge beschränkt. Zusätzlich veröffentlichte die Volkswagen Financial Services AG im August 2023 ihr erstes Green Finance Framework, im Rahmen dessen ausschließlich Finanzierungsprodukte für voll-elektrische Fahrzeuge refinanziert werden können. Im September 2023 hat die Volkswagen Leasing GmbH erstmalig grüne Anleihen am Kapitalmarkt mit einem Gesamtvolumen von 2,0 Mrd. € platziert.

Im US-amerikanischen Kapitalmarkt wurden durch die Volkswagen Group of America Finance, LLC im September und November 2023 Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 5,65 Mrd. USD platziert. Im kanadischen Refinanzierungsmarkt wurden Schuldverschreibungen in Höhe von 750 Mio. CAD ausgegeben.

Über die Volkswagen International Finance N.V. war der Volkswagen Konzern erstmals lokal am chinesischen Kapitalmarkt aktiv und konnte im September 2023 eine sogenannte Panda-Anleihe in Höhe von 1,5 Mrd. CNY begeben.

Im Mai und November 2023 hat die TRATON Finance Luxembourg S.A., eine indirekte Tochtergesellschaft der TRATON SE, Anleihen in insgesamt drei Tranchen mit einem Gesamtvolumen von 1,75 Mrd. € begeben.

Darüber hinaus wurden im Volkswagen Konzern Privatplatzierungen in verschiedenen Währungen durchgeführt.

Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen wurden zusätzlich zu den grünen Anleihen öffentliche Euro-Benchmark-Anleihen über weitere 2,0 Mrd. € begeben. Zudem 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 UK, Australien, Japan und Brasilien 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 2,5-mal 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 2023 genutzt wurden, und sie veranschaulicht die finanzielle Flexibilität des Volkswagen Konzerns:

Finanzinstrumente	Rahmen Mrd. €	Ausnutzung am 31.12.2023 Mrd. €
Commercial Paper	40,3	10,4
Anleihen	192,4	98,6
davon Hybrid-Emissionen		14,9
Asset Backed Securities	104,3	48,2

Die im Dezember 2019 durch die Volkswagen AG abgeschlossene syndizierte Kreditlinie in Höhe von 10,0 Mrd. € war zum Jahresende 2023 ungenutzt.

Bei weiteren Konzerngesellschaften bestanden syndizierte Kreditlinien über insgesamt 15,1 Mrd. €, von denen 0,1 Mrd. € gezogen wurden. Weiterhin bestanden im Volkswagen Konzern in verschiedenen Ländern mit nationalen und internationalen Banken bilaterale, bestätigte Kreditlinien über insgesamt 6,2 Mrd. €, von denen 0,3 Mrd. € genutzt wurden.

RATINGS

Die Rating-Agentur Standard & Poor's bestätigte im November 2023 die kurz- und langfristigen Ratings mit A-2 beziehungsweise BBB+ für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH. Der Ausblick für alle Gesellschaften ist unverändert „stabil“. Im September 2023 vergab Standard & Poor's darüber hinaus ein Kurzfrist-Rating für die TRATON SE mit der Einstufung A-2. Für die TRATON SE wurde im November 2023 das kurz- und langfristige Rating mit A-2 beziehungsweise BBB und „stabilem“ Ausblick bestätigt.

Moody's Investors Service bestätigte im Juli und Oktober 2023 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 im September 2023 das langfristige Rating mit Baa2 bestätigt und der Ausblick auf „stabil“ belassen. Zudem wurde der TRATON SE ein Kurzfrist-Rating mit P-2 zugewiesen.

	VOLKSWAGEN AG		VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG		VOLKSWAGEN BANK GMBH		TRATON SE	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Standard & Poor's								
kurzfristig	A - 2	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	P - 2	-
langfristig	A3	A3	A3	A3	A1	A1	Baa2	Baa2
Ausblick	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil

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.

Im Geschäftsjahr 2023 hat sich unsere Bewertung im ESG-Rating von ISS ESG von C auf C+ verbessert im Vergleich zum Vorjahr. Im Sustainalytics Rating blieb der Volkswagen Konzern stabil mit einer „Medium-Risk“ Bewertung. Darüber hinaus wurde Volkswagen im Jahr 2023 von MSCI unverändert mit B und im CDP Climate Rating weiterhin mit A- bewertet. Im Water Disclosure Project (WDP) hat Volkswagen wesentliche Inhalte berichtet, wurde aber im Geschäftsjahr 2023 nicht bewertet.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Vor dem Hintergrund eines herausfordernden Marktumfelds sowie einer verschärften Wettbewerbssituation im Automobilbereich konnte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr deutlich höhere Umsätze erzielen und sein Operatives Ergebnis auf Vorjahresniveau halten.

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

In der Überleitungsrechnung sind die Bereiche und sonstige Geschäftstätigkeiten, die definitionsgemäß keine Segmente darstellen, enthalten. Dazu zählt auch die nicht allokierte Konzernfinanzierung. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten (einschließlich der Holdingfunktionen) erfolgt ebenfalls innerhalb der Überleitungsrechnung. Die Zuordnung der Kaufpreisallokationen von Porsche Holding Salzburg und Porsche sowie Scania, MAN und 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 2023 NACH SEGMENTEN

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse	245.680	45.731	4.044	54.128	349.584	-27.300	322.284
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	19.474	3.714	366	3.792	27.345	-4.769	22.576
in % der Umsatzerlöse	7,9	8,1	9,0	7,0			7,0
Sachinvestitionen und aktivierte Entwicklungskosten	22.636	2.205	134	282	25.257	538	25.795

IFRS 17 - VERSICHERUNGSVERTRÄGE

IFRS 17 fasst die Vorschriften zur Bilanzierung von Versicherungsverträgen neu. Aus der erstmaligen Anwendung resultierte eine geringfügige Veränderung des Eigenkapitals jeweils zum 1. Januar 2023 sowie zum 1. Januar 2022. Diese ist im Wesentlichen auf die geänderte Systematik zur Ermittlung der Rückstellungen aus dem Versicherungsgeschäft zurückzuführen. Darüber hinaus führte die saldierte Betrachtung von Zahlungsströmen in der Bewertung der Rückstellungshöhe gleichermaßen zu einer Reduktion von Vermögenswerten und Rückstellungen aus dem Versicherungsgeschäft in Höhe von 0,7 Mrd.€ zum 1. Januar 2023. Auf die Gewinn- und Verlustrechnung hat die geänderte Systematik zur Erfassung von Erlösen und Aufwendungen keine wesentlichen Auswirkungen. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

SCOUT MOTORS INC.

Im Rahmen der Nordamerika-Strategie des Volkswagen Konzerns wurde im Geschäftsjahr 2022 die Gesellschaft Scout Motors Inc., Arlington, Virginia/USA, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen Finance Luxemburg, Strassen/Luxemburg, gegründet. Unter dem Namen Scout soll eine neue Fahrzeugmarke erschaffen werden, über die in den USA ab 2026 elektrifizierte Geländefahrzeuge und Pickups vertrieben werden. Um den Aufbau der Marke Scout, die Fahrzeugentwicklung und die Produktionsplanung zu finanzieren, wurden im Geschäftsjahr 2023 493 Mio. USD in die Gesellschaft eingebracht. Die Gesellschaft wird seit dem 1. Januar 2023 in den Volkswagen Konzernabschluss einbezogen.

ERWERB VON ANTEILEN AN XPENG INC.

Am 6. Dezember 2023 hat Volkswagen 4,99% der Stammaktien des Elektrofahrzeugherstellers XPeng Inc., Kaimaninseln (XPeng) zu einem Kaufpreis von insgesamt 706 Mio. USD erworben. Aus der Realisierung eines seit dem 26. Juli 2023 laufenden Termingeschäfts ergaben sich im Geschäftsjahr 2023 nicht zahlungswirksame Erträge in Höhe von 74,2 Mio.€, die im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind. Zusammen mit dem Vertrag zum Erwerb der Anteile wurde mit Guangdong Xiaopeng Motors Technology Co. Ltd., Guangzhou/China, einem Tochterunternehmen von XPeng, eine technologische Rahmenvereinbarung unter anderem über die gemeinsame Entwicklung von Elektrofahrzeugen in China abgeschlossen. Die Beteiligung an XPeng wird erfolgsneutral zum Fair Value bewertet.

HORIZON ROBOTICS INC.

Am 7. Dezember 2023 hat Volkswagen von Horizon Robotics Inc., Kaimaninseln (Horizon Robotics), einem führenden Anbieter von energieeffizienten Computing-Plattformen für autonomes Fahren in China, Vorzugsaktien von Horizon Robotics zu einem Kaufpreis von 200 Mio. USD erworben sowie ein Wandeldarlehen an Horizon Robotics in Höhe von 800 Mio. USD ausgegeben. Beide Investitionen sind bilanziell als Fremdkapitalinstrumente klassifiziert und werden erfolgswirksam zum Fair Value bewertet. Aus der Bewertung resultierten im Geschäftsjahr 2023 nicht zahlungswirksame Erträge in Höhe von 0,7 Mio.€, die im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind.

Um die Entwicklung des hochautomatisierten und autonomen Fahrens in China voranzutreiben, hat Volkswagen mit Horizon Robotics außerdem die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens vereinbart. Am 14. Dezember 2023 investierte Volkswagen hierzu 2 Mrd. CNY und erhält dafür einen Anteil von 60% an dem neuen Unternehmen CARIZON (Beijing) Technology Company Limited, Peking/China (CARIZON). Darüber hinaus hat sich Volkswagen zu zukünftigen Kapitaleinzahlungen in das Gemeinschaftsunternehmen von bis zu 8,4 Mrd. CNY verpflichtet.

VERKAUF DER OOO VOLKSWAGEN GROUP RUS

Am 18. Mai 2023 hat der Volkswagen Konzern den Verkauf seiner Anteile an der OOO Volkswagen Group Rus (Volkswagen Group Rus), Kaluga/Russland und ihren lokalen Tochtergesellschaften (OOO Volkswagen Components and Services, Kaluga/Russland, OOO Scania Leasing, Moskau/Russland, OOO Scania Finance, Moskau/Russland, OOO Scania Insurance, Moskau/Russland) an OOO ART-FINANCE, Moskau/Russland, die von dem russischen Händler AO Avilon Automotive Group, Moskau/Russland, unterstützt wird, abgeschlossen. Mit

Registrierung der Transaktion am 22. Mai 2023 ging das Eigentum an den Anteilen der Volkswagen Group Rus von der Verkäuferseite auf den Käufer über. Die Transaktion umfasst die Produktionsstätten in Kaluga, die Importeursstruktur der Konzernmarken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Škoda, Bentley, Lamborghini und Ducati für mögliches After-Sales-Geschäft und die Lageraktivitäten sowie die Scania Finanzdienstleistungsaktivitäten mit allen zugehörigen Mitarbeitern.

Der Volkswagen Konzern hatte in diesem Zusammenhang bereits im Geschäftsjahr 2022 wesentliche Wertberichtigungen vorgenommen und entsprechende Vorsorgen getroffen. Der Verkaufspreis beträgt 0,1 Mrd. €. Aus der Entkonsolidierung der betroffenen Gesellschaften ergibt sich ein Verlust in Höhe von 0,4 Mrd. € im Geschäftsjahr 2023, welcher im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen ist. Dieses Ergebnis verteilt sich auf den Konzernbereich Automobile in Höhe von –0,4 Mrd. € sowie auf den Finanzdienstleistungsbereich in Höhe von 0,1 Mrd. €. Der Verlust resultiert im Wesentlichen aus der Realisierung von Währungsumrechnungseffekten in Höhe von –0,3 Mrd. €, welche aus der Währungsumrechnungsrücklage in die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen umgegliedert wurden.

ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE BETEILIGUNGEN

Die Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden von Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services und Porsche jeweils in Russland sowie der MAN Energy Solutions im Zusammenhang mit dem Gasturbinengeschäft 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 2023 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

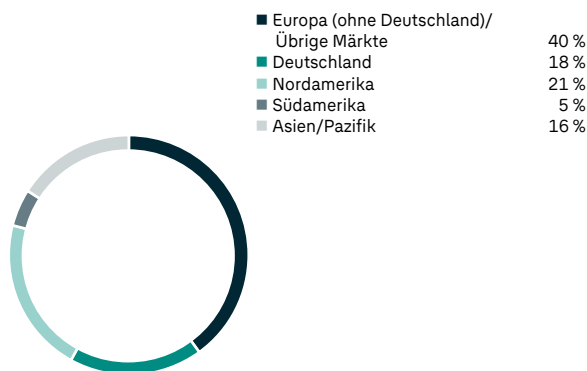
Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2023	2022 ²	2023	2022 ²	2023	2022 ²
Umsatzerlöse	322.284	279.050	268.156	232.392	54.128	46.657
Kosten der Umsatzerlöse	-261.262	-226.866	-214.996	-189.572	-46.266	-37.294
Bruttoergebnis	61.022	52.184	53.160	42.820	7.862	9.363
Vertriebskosten	-21.340	-19.840	-20.308	-18.794	-1.032	-1.046
Verwaltungskosten	-12.724	-11.655	-10.007	-9.074	-2.717	-2.582
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-4.382	1.421	-4.061	1.518	-321	-97
Operatives Ergebnis	22.576	22.109	18.784	16.471	3.792	5.638
Operative Umsatzrendite (in %)	7,0	7,9	7,0	7,1	7,0	12,1
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	2.291	2.403	2.236	2.287	55	116
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-1.673	-2.442	-1.602	-2.283	-71	-159
Finanzergebnis	618	-40	635	3	-17	-43
Ergebnis vor Steuern	23.194	22.070	19.419	16.474	3.775	5.595
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-5.266	-6.217	-4.182	-4.249	-1.084	-1.969
Ergebnis nach Steuern	17.928	15.852	15.236	12.226	2.692	3.627
Ergebnisanteil von Minderheiten	1.329	395	1.209	270	120	125
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	586	576	586	576	0	0
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	16.013	14.881	13.442	11.380	2.572	3.502

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

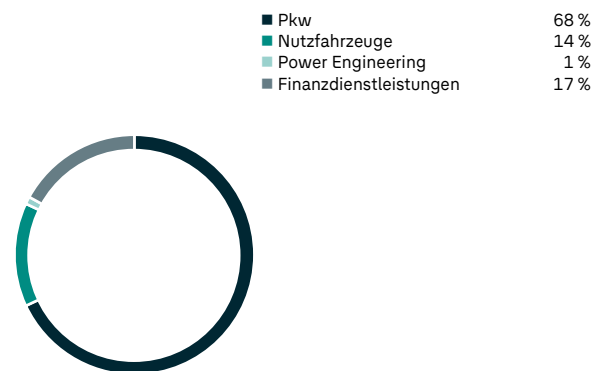
2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2023

in Prozent

**UMSATZANTEILE NACH BEREICHEN 2023**

in Prozent

**ERTRAGSLAGE****Ertragslage des Konzerns**

Von Januar bis Dezember 2023 übertrafen die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns mit 322,3 Mrd. € den Vorjahreswert um 15,5%. Wesentliche Gründe hierfür waren das gestiegene Volumen sowie die positive Entwicklung in der Preispositionierung und im Mix. Wechselkurseffekte wirkten gegenläufig. Der Vorjahreszeitraum war noch stärker durch eine eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung negativ beeinflusst. Der Volkswagen Konzern erzielte 81,5 (82,6)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis erhöhte sich um 8,8 Mrd. € auf 61,0 Mrd. €. Die Bruttomarge belief sich auf 18,9 (18,7)%.

Im Geschäftsjahr 2023 lag das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns mit 22,6 (22,1) Mrd. € in der Größenordnung des Vorjahres. Die operative Umsatzrendite betrug 7,0 (7,9)%. Insbesondere der gestiegene Fahrzeugabsatz und eine verbesserte Preispositionierung standen gestiegenen Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe) entgegen. Die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoffsicherungen) wirkte sich von Januar bis Dezember 2023 negativ (-3,2 Mrd. €) auf das Operative Ergebnis aus, während sie im Vorjahreszeitraum das Konzernergebnis um +1,8 Mrd. € erhöhte; zudem hatten im Jahr 2022 positive Effekte aus Derivaten im Finanzdienstleistungsbereich (+0,8 Mrd. €) einen erhöhenden Einfluss auf das Konzernergebnis. Die Entkonsolidierung der Volkswagen Group Rus und ihrer Tochtergesellschaften führte im Jahr 2023 zu einem Verlust von 0,4 Mrd. €. Im Vorjahr waren vor allem Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts und Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldisussion zu berücksichtigen. Das Finanzergebnis erhöhte sich um 0,7 Mrd. € auf 0,6 Mrd. €. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen lag leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Im Zinsergebnis konnten höhere Zinserträge gestiegene Zinsaufwendungen vor allem aufgrund geänderter Zinssätze zur Bewertung von Rückstellungen nicht ausgleichen. Im übrigen Finanzergebnis war das Berichtsjahr unter anderem durch negative Wechselkurseinflüsse vor allem durch die starke Abwertung des argentinischen Peso geprägt. Geringere nicht zahlungswirksame Aufwendungen aus den Anpassungen der Buchwerte von Beteiligungsgesellschaften aufgrund von Börsenkursentwicklungen und Wertminderungstests sowie ein positives Wertpapier- und Fondsergebnis wirkten gegenläufig. Im Vorjahreszeitraum hatten die außerplanmäßige Abschreibung der Beteiligung an der Argo AI und Kursveränderungen im Wertpapier- und Fondsergebnis, insbesondere infolge des Russland-Ukraine-Konflikts, jeweils einen negativen Einfluss.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns nahm im Geschäftsjahr 2023 um 1,1 Mrd. € auf 23,2 Mrd. € zu. Die Umsatzrendite vor Steuern ging auf 7,2 (7,9)% zurück. Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich ein Aufwand in Höhe von 5,3 (6,2) Mrd. €, die resultierende Steuerquote belief sich auf 22,7 (28,2)%. Das Ergebnis nach Steuern lag mit 17,9 (15,9) Mrd. € spürbar über dem Wert des Vorjahres.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Der Konzernbereich Automobile verzeichnete im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 268,2 (232,4) Mrd. €. Der gestiegene Fahrzeugabsatz sowie Verbesserungen in der Preispositionierung und im Mix konnten negative Wechselkurseffekte kompensieren. Im Vorjahreszeitraum hatten Engpässe bei der Teileversorgung einen noch negativeren Einfluss. Die Umsatzerlöse in den Bereichen Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering übertrafen den Vorjahreswert jeweils deutlich. Die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt schlägt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder, da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden.

Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich im Wesentlichen volumenbedingt sowie aufgrund von höheren Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe) und gestiegenen ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten, denen gesunkene Abschreibungen aufgrund der Neueinschätzung und Verlängerung von Restnutzungsdauern für bestimmte Sachanlagen in Höhe von rund 1,4 Mrd. € entgegenstanden. Der Anteil der Umsatzkosten an den Umsatzerlösen war im Berichtsjahr rückläufig. Da die Forschungs- und Entwicklungskosten und die Umsatzerlöse im Konzernbereich Automobile in einem ähnlichen Verhältnis stiegen, lag dessen Relation zueinander – die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) – im Berichtsjahr mit 8,1 (8,1)% auf dem Niveau des Jahres 2022. Die Investitionsquote, die sich aus der F&E- und Sachinvestitionsquote zusammensetzt, belief sich im Geschäftsjahr 2023 auf 13,5 (13,6)%.

Von Januar bis Dezember 2023 legten sowohl die Vertriebskosten, unter anderem infolge gesteigerter Logistikkosten, als auch die Verwaltungskosten im Vergleich zum Vorjahr zu; ihr Anteil an den Umsatzerlösen ging jeweils zurück. Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag bei –4,1 (1,5) Mrd. €. Das Geschäftsjahr 2023 war durch negative Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting insbesondere für Rohstoffe geprägt, während diese Effekte im Vorjahreszeitraum einen positiven Einfluss hatten.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile belief sich im Zeitraum Januar bis Dezember 2023 auf 18,8 Mrd. €, das waren 2,3 Mrd. € mehr als im Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Fahrzeugabsatz und Verbesserungen in der Preispositionierung. Bewertungseffekte von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting sowie höhere Produktkosten, insbesondere für Rohstoffe, und eine negative Wechselkursentwicklung belasteten das Ergebnis. Der Vorjahreszeitraum war durch positive Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt geprägt. Die operative Umsatzrendite entsprach 7,0 (7,1)%. Von der

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

Mio. €	2023	2022 ¹
Pkw		
Umsatzerlöse	218.380	189.312
Operatives Ergebnis	14.704	14.603
Operative Umsatzrendite (in %)	6,7	7,7
Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	45.731	39.516
Operatives Ergebnis	3.714	1.588
Operative Umsatzrendite (in %)	8,1	4,0
Power Engineering		
Umsatzerlöse	4.044	3.565
Operatives Ergebnis	366	281
Operative Umsatzrendite (in %)	9,0	7,9

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

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

Ertragslage im Finanzdienstleistungsbereich

Von Januar bis Dezember 2023 übertrafen die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 54,1 Mrd.€ den Vorjahreswert um 16,0%. Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich insbesondere aufgrund sehr stark gestiegener Zinsaufwendungen und höhere Abschreibungen auf die Restwerte von vermieteten Fahrzeugen überproportional im Verhältnis zum Vorjahr. Das Bruttoergebnis ging in der Folge um 1,5 Mrd.€ auf 7,9 Mrd.€ zurück.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen fiel mit 3,8 (5,6) Mrd.€ niedriger aus als im Jahr 2022. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Zinsaufwendungen. Außerdem hatten Derivate, die im Vorjahr positiv gewirkt haben, im Berichtsjahr einen negativen Einfluss. Im Vorjahr wirkten vor allem Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen als unmittelbare Auswirkungen des Russland-Ukraine Konflikts belastend. Die operative Umsatzrendite verringerte sich auf 7,0 (12,1)%. Die Eigenkapitalrendite vor Steuern belief sich auf 8,8 (14,1)%.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

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

FINANZLAGE

Finanzielle Situation des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2023 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern einen Brutto-Cashflow in Höhe von 48,5 (49,3) Mrd. €. Die im Ergebnis enthaltenen zahlungsunwirksamen Bewertungseffekte aus Sicherungsgeschäften sind in der Kapitalflussrechnung zu eliminieren. Mittelabflüsse aus Steuerzahlungen für frühere Veranlagungszeiträume in Höhe von rund -1,5 Mrd. € wirkten belastend. Die Veränderung im Working Capital entsprach -29,1 (-20,8) Mrd. € und resultierte im Vorjahresvergleich im Wesentlichen aus einem höheren Aufbau der Forderungen und Vermieteten Vermögenswerte sowie einem geringeren Aufbau der Verbindlichkeiten. Ein geringerer Aufbau der Vorräte sowie eine Zunahme der sonstigen Rückstellungen wirkte gegenläufig. Die Mittelabflüsse aus der Dieselthematik fielen niedriger aus als im Jahr 2022. Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft reduzierte sich im Geschäftsjahr 2023 um 9,1 Mrd. € auf 19,4 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns nahm im Berichtsjahr vor allem aufgrund gestiegener Sachinvestitionen und Zugänge aktivierter Entwicklungskosten um 2,6 Mrd. € auf 28,0 Mrd. € zu. Im Vorjahr war der gesamte auf Volkswagen entfallende und in die Green Mobility Holding eingelegte Kaufpreisanteil in Höhe von 1,7 Mrd. € für den Erwerb von Europcar zu berücksichtigen.

Aus der Finanzierungstätigkeit des Volkswagen Konzern ergab sich ein Mittelzufluss in Höhe von 16,0 (4,2) Mrd. €. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Hierin enthalten war auch die Begebung der im August 2023 erfolgreich platzierten grünen Hybridanleihen mit einem Gesamtnennbetrag in Höhe von 1,75 Mrd. €. Die Rückzahlung der zu September 2023 gekündigten Hybridanleihe in Höhe von 0,75 Mrd. € reduzierte die Finanzierungstätigkeit entsprechend. Zudem umfasst die Finanzierungstätigkeit die Mittelzu- und -abflüsse im Zusammenhang mit dem im Jahr 2022 durchgeführten Börsengang der Porsche AG – im Wesentlichen Zahlung der Sonderdividende an die Aktionäre der Volkswagen AG – sowie die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG in Höhe von insgesamt rund 11 Mrd. €. Ende Dezember 2023 verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 43,5 (29,7) Mrd. €.

Am Ende des Geschäftsjahres 2023 lag die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns bei -147,4 Mrd. €; am 31. Dezember 2022 waren es -125,8 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im Berichtsjahr erzielte der Konzernbereich Automobile mit 35,8 Mrd. € ergebnisbedingt einen um 2,6 Mrd. € über dem Vorjahr liegenden Brutto-Cashflow. Die im Ergebnis enthaltenen zahlungsunwirksamen Bewertungseffekte aus Sicherungsgeschäften sind in der Kapitalflussrechnung zu eliminieren. Mittelabflüsse aus Steuerzahlungen für frühere Veranlagungszeiträume in Höhe von rund -1,5 Mrd. € wirkten belastend. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf 2,1 (-3,3) Mrd. €. Gründe für die Veränderung gegenüber Vorjahr waren im Wesentlichen ein geringerer Vorräteaufbau und eine Zunahme von Sonstigen Rückstellungen. Diesen Effekten stand ein geringerer Aufbau von Verbindlichkeiten gegenüber Vorjahr entgegen. In der Folge übertraf der Cashflow des laufenden Geschäfts mit 37,9 Mrd. € den Vorjahreswert um 26,7 %.

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2023 lag die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts mit 27,2 (25,1) Mrd. € über dem Wert des Vorjahres. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) stiegen um 1,6 Mrd. € auf 14,4 Mrd. €. Die Sachinvestitionsquote belief sich auf 5,4 (5,5) %.

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENST- LEISTUNGEN	
	2023	2022 ²	2023	2022 ²	2023	2022 ²
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	29.738	39.123	23.042	24.899	6.695	14.224
Ergebnis vor Steuern	23.194	22.070	19.419	16.474	3.775	5.595
Ertragsteuerzahlungen	-7.716	-4.416	-6.328	-3.562	-1.389	-854
Abschreibungen ³	28.282	30.670	17.729	20.854	10.552	9.816
Veränderung der Pensionen	262	898	251	857	11	41
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	271	568	244	639	27	-71
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ⁴	4.161	-509	4.474	-2.086	-313	1.577
Brutto-Cashflow	48.453	49.280	35.789	33.177	12.665	16.104
Veränderung Working Capital	-29.097	-20.784	2.062	-3.312	-31.160	-17.472
Veränderung der Vorräte	-2.071	-8.385	-651	-8.262	-1.419	-123
Veränderung der Forderungen	-4.361	-3.065	-1.250	-526	-3.111	-2.539
Veränderung der Verbindlichkeiten	5.272	8.713	3.179	8.179	2.094	535
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	358	-3.042	236	-2.950	123	-92
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-14.964	-8.711	558	406	-15.522	-9.117
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-13.332	-6.294	-8	-158	-13.324	-6.136
Cashflow laufendes Geschäft	19.356	28.496	37.851	29.865	-18.495	-1.369
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-28.031	-25.454	-27.153	-25.058	-878	-396
davon: Sachinvestitionen	-14.653	-12.948	-14.371	-12.731	-282	-217
Entwicklungskosten (aktiviert)	-11.142	-9.723	-11.142	-9.723	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-2.738	-3.219	-2.115	-2.997	-622	-222
Netto-Cashflow⁵	-8.675	3.042	10.698	4.807	-19.373	-1.765
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	8.219	-16.368	9.512	-15.052	-1.293	-1.316
Investitionstätigkeit	-19.812	-41.822	-17.641	-40.110	-2.171	-1.712
Finanzierungstätigkeit	16.008	4.225	-12.927	8.621	28.934	-4.396
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-8	16.198	-8	16.198	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	1.003	-235	-2.919	-235	3.922	-0
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.765	-285	-1.620	-233	-145	-52
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-2	1	-2	1	0	-0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	13.785	-9.385	5.661	-1.856	8.124	-7.529
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.12.⁶	43.522	29.738	28.704	23.042	14.819	6.695
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	41.858	49.771	20.994	30.891	20.864	18.880
Bruttoliquidität	85.380	79.509	49.698	53.934	35.683	25.575
Kreditstand	-232.813	-205.312	-9.409	-10.919	-223.404	-194.393
Nettoliquidität am 31.12.⁷	-147.433	-125.803	40.289	43.015	-187.722	-168.818

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

2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

3 Saldiert mit Zuschreibungen.

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

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

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

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

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

Mio. €	2023	2022 ¹
Pkw		
Brutto-Cashflow	30.102	28.753
Veränderung Working Capital	2.833	-457
Cashflow laufendes Geschäft	32.935	28.296
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-25.223	-23.060
Netto-Cashflow	7.712	5.236
Nutzfahrzeuge		
Brutto-Cashflow	5.214	4.079
Veränderung Working Capital	-682	-2.877
Cashflow laufendes Geschäft	4.532	1.201
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-1.800	-1.953
Netto-Cashflow	2.732	-752
Power Engineering		
Brutto-Cashflow	472	345
Veränderung Working Capital	-88	23
Cashflow laufendes Geschäft	384	368
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-130	-44
Netto-Cashflow	254	323

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir im Jahr 2023 und 2024 in den Markt eingeführt haben beziehungsweise einführen werden. Dabei handelt es sich sowohl um neue Fahrzeuge, die unsere Modellpalette erweitern, als auch um Produktaufwertungen etablierter Modelle. Weitere Investitionsschwerpunkte liegen in der Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte, Zukunftstechnologien und die Weiterentwicklung der modularen und rein elektrischen Baukästen und Plattformen. Mit 11,1 Mrd. € erhöhten sich die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten im Berichtsjahr um 1,4 Mrd. €. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ entsprach -2,1 (-3,0) Mrd. € und enthielt vor allem strategische Investitionen in diverse Unternehmen, vor allem in XPeng. Im Vorjahr war hier der gesamte auf Volkswagen entfallende und in die Green Mobility Holding eingelegte Kaufpreisanteil in Höhe von 1,7 Mrd. € für den Erwerb von Europcar zu berücksichtigen.

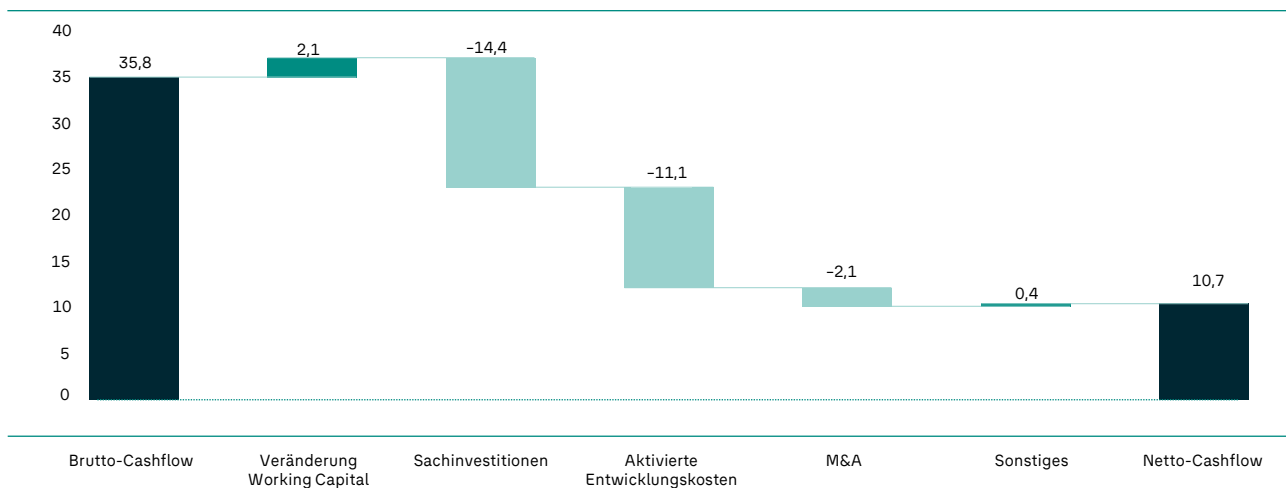
Die Investitionstätigkeit des Konzernbereichs Automobile beinhaltet zudem das an Horizon Robotics gewährte Wandeldarlehen.

Mit 10,7 Mrd. € übertraf der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile im Zeitraum Januar bis Dezember 2023 den Vorjahreswert um 5,9 Mrd. €. Die Cash Conversion Rate, welche den Netto-Cashflow ins Verhältnis zum Operativen Ergebnis des Konzernbereichs Automobile stellt, lag am Jahresende 2023 bei 57,0 (29,2) %.

Im Geschäftsjahr 2023 verzeichnete die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile einen Mittelabfluss in Höhe von 12,9 Mrd. €, während im Vorjahr Mittel in Höhe von 8,6 Mrd. € zuflossen. Sie berücksichtigt vor allem die Mittelzu- und -abflüsse im Zusammenhang mit dem im Vorjahr durchgeführten Börsengang der Porsche AG – im Wesentlichen Zahlung der Sonderdividende an die Aktionäre der Volkswagen AG – sowie die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG aus der Gewinnverwendung für das Geschäftsjahr 2022 und die Rückzahlung der zu September 2023 gekündigten Hybridanleihe. Aus den im August 2023 über die Volkswagen International Finance N.V. erfolgreich begebenen grünen Hybridanleihen im Gesamtnennbetrag von 1,75 Mrd. € ergab sich im Geschäftsjahr 2023 ein Mittelzufluss. Diese Anleihen bestehen zum einen aus einer

NETTO-CASHFLOW KONZERNBEREICH AUTOMOBILE 2023

in Mrd. €



1,0 Mrd. € Anleihe, die mit einem Kupon von 7,5% ausgestattet und erstmals nach fünf Jahren kündbar ist, und zum anderen aus einer 0,75 Mrd. € Anleihe, die einen Kupon von 7,875% 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. Außerdem umfasst die Finanzierungstätigkeit die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden.

Am 31. Dezember 2023 wies der Konzernbereich Automobile trotz der Mittelabflüsse aufgrund der Sonderdividende im Zusammenhang aus dem Börsengang der Porsche AG eine solide Nettoliquidität in Höhe von 40,3 Mrd. € aus; Ende 2022 hatte sie 43,0 Mrd. € betragen. Der Anteil der Nettoliquidität des Konzernbereichs Automobile an den Umsatzerlösen des Konzerns verringerte sich im Berichtsjahr auch aufgrund des überproportionalen Anstiegs der Umsatzerlöse auf 12,5 (15,4)%.

Finanzielle Situation im Finanzdienstleistungsbereich

Im Geschäftsjahr 2023 erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen Brutto-Cashflow in Höhe von 12,7 Mrd. €, der den Vorjahreswert unter anderem aufgrund des schwächeren Ergebnisses um 3,4 Mrd. € verfehlte. Die Veränderung im Working Capital betrug -31,2 (-17,5) Mrd. €. Ein höherer Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte und Forderungen sowie eine Zunahme der Vorräte führten gegenüber Vorjahr zu einer gestiegenen Mittelbindung im Working Capital. Ein höherer Aufbau der Verbindlichkeiten wirkte dem entgegen. In der Folge verringerte sich der Cashflow aus dem laufenden Geschäft um 17,1 Mrd. € auf -18,5 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts belief sich auf 0,9 (0,4) Mrd. €.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen ergab sich im Berichtsjahr ein Mittelzufluss in Höhe von 28,9 Mrd. €. Hierin sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie übrige Finanzschulden enthalten. Im Vorjahreszeitraum flossen Mittel in Höhe von 4,4 Mrd. € ab.

Am 31. Dezember 2023 lag die branchenüblich negative Nettoliquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei -187,7 Mrd. €; Ende 2022 belief sie sich auf -168,8 Mrd. €.

VERMÖGENSLAGE

Bilanzstruktur des Konzerns

Am Ende des Berichtsjahres verzeichnete der Volkswagen Konzern mit 600,3 Mrd. € eine um 6,4% höhere Bilanzsumme als am Jahresende 2022. Die Bilanzsumme berücksichtigt zum Stichtag die Umsetzung der neuen Vorschriften zur Bilanzierung von Versicherungsverträgen (IFRS 17), die zu einer Bilanzverkürzung führte. Der Wert zum Jahresende 2022 wurde entsprechend retrospektiv angepasst. Das Eigenkapital nahm im Wesentlichen aufgrund des positiven Ergebnisses um 11,6 Mrd. € auf 189,9 Mrd. € zu. Die Eigenkapitalquote war mit 31,6 (31,6)% so hoch wie zum Ende des Vorjahres.

Am 31. Dezember 2023 bestanden außerbilanzielle Verpflichtungen in Form von Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 10,4 (10,6) Mrd. € und in Form von Finanzgarantien in Höhe von 0,9 (1,2) Mrd. €. Zudem lagen Sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 38,2 (35,4) Mrd. € vor. Die Eventualverbindlichkeiten beziehen sich vor allem auf Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldisputen sowie auf mögliche Belastungen aus Steuer- und Rechtsrisiken im Bereich Nutzfahrzeuge in Brasilien. Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen ergeben sich im Wesentlichen aus Bestellobligos für Sachanlagen und Dienstleistungen, aus unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden sowie aus Entwicklungs- und Lieferverträgen. Neben den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen darüber hinaus Bestellobligos für Vorräte mit einer kurzen Umschlagsdauer, die im Wesentlichen aus dem Kooperations-Rahmenvertrag mit der Ford Motor Company über die gemeinsame Entwicklung von Transportern und mittelgroßen Pickups für den globalen Markt hervorgehen. Des Weiteren bestehen langfristige Abnahmeverpflichtungen aus Batteriebeschaffungsverträgen mit Unternehmen der Northvolt Gruppe.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Insbesondere aufgrund gestiegener Aktivierungen von Entwicklungskosten nahmen die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile zum Jahresende 2023 gegenüber dem Wert zum 31. Dezember 2022 spürbar zu. Die Sachanlagen erhöhten sich leicht. Hier standen Zugänge in Sachanlagen gesunkenen Abschreibungen entgegen. Die At Equity bewerteten Anteile gingen unter anderem aufgrund von Dividendenbeschlüssen, Wertberichtigungen infolge von Börsenkursentwicklungen und Wertminderungstests sowie durch die konzerninterne Umgliederung der über die Green Mobility Holding gehaltenen Beteiligung an Europcar in den Finanzdienstleistungsbereich zurück. Die langfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte verringerten sich vor allem aufgrund von gegenüber dem Jahresende 2022 geringeren positiven Einflüssen aus der Derivatebewertung. Insgesamt beliefen sich die Langfristigen Vermögenswerte volumenbedingt auf 186,0 (178,7) Mrd. €.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte fielen am 31. Dezember 2023 mit 120,2 (122,7) Mrd. € niedriger aus als ein Jahr zuvor. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte nahmen im Wesentlichen aufgrund volumenbedingt gestiegenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu. Der Bestand an Wertpapieren reduzierte sich um 10,7 Mrd. € auf 22,2 Mrd. €, während der Bestand an Zahlungsmitteln im Konzernbereich Automobile Ende Dezember 2023 um 5,7 Mrd. € auf 28,7 Mrd. € stieg. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasst die Buchwerte der Vermögenswerte von zur Veräußerung vorgesehenen Tochtergesellschaften von Porsche sowie Vermögenswerte der MAN Energy Solutions. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Schulden“ beinhaltet die Buchwerte der zugehörigen Schulden.

BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER

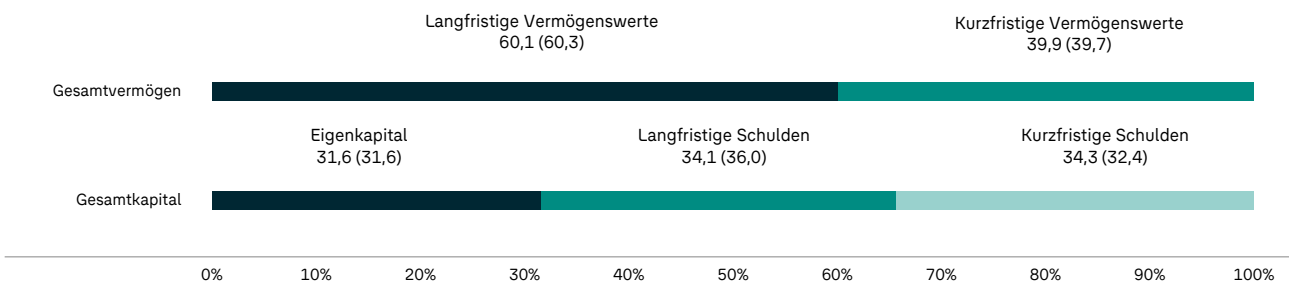
Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2023	2022 ²	2023	2022 ²	2023	2022 ²
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	360.694	339.853	186.042	178.667	174.653	161.187
Immaterielle Vermögenswerte	89.109	83.241	88.504	82.846	605	394
Sachanlagen	66.880	63.890	65.918	62.908	962	982
Vermietete Vermögenswerte	64.094	59.380	377	1.279	63.717	58.100
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	94.474	86.944	-726	-767	95.200	87.711
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	46.137	46.399	31.969	32.400	14.168	13.999
Kurzfristige Vermögenswerte	239.644	224.159	120.204	122.730	119.439	101.430
Vorräte	53.601	52.274	48.692	48.768	4.909	3.506
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	66.381	61.549	-832	-799	67.213	62.348
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	49.250	43.226	21.348	18.764	27.902	24.462
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.772	37.206	22.211	32.867	4.561	4.338
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	43.449	29.172	28.698	23.034	14.751	6.137
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	190	733	88	95	103	638
Bilanzsumme	600.338	564.013	306.246	301.396	294.092	262.616
Passiva						
Eigenkapital	189.912	178.328	146.305	135.954	43.607	42.375
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	160.539	151.255	117.489	109.565	43.050	41.690
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	15.155	14.121	15.155	14.121	0	0
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	175.694	165.376	132.644	123.686	43.050	41.690
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	14.218	12.952	13.661	12.267	557	684
Langfristige Schulden	204.552	202.961	86.868	88.316	117.684	114.646
Finanzschulden	122.323	121.737	18.046	21.871	104.277	99.866
Rückstellungen für Pensionen	29.672	27.553	29.174	27.104	498	449
Sonstige Schulden	52.557	53.671	39.648	39.341	12.908	14.330
Kurzfristige Schulden	205.874	182.723	73.073	77.127	132.801	105.596
Finanzschulden	110.476	83.448	-8.637	-10.953	119.113	94.401
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30.901	28.738	26.836	26.106	4.064	2.631
Sonstige Schulden	64.467	70.380	54.869	61.961	9.597	8.418
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	31	158	5	12	26	146
Bilanzsumme	600.338	564.013	306.246	301.396	294.092	262.616

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

2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

STRUKTUR DER KONZERNBILANZ 2023

in Prozent



Mit 146,3 Mrd.€ verzeichnete der Konzernbereich Automobile am 31. Dezember 2023 ein um 7,6% höheres Eigenkapital als Ende 2022. Hierzu trugen vor allem das positive Ergebnis des Berichtsjahres sowie die im August 2023 begebenen grünen Hybridanleihen bei. Die Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Volkswagen AG, negative Einflüsse aus der Währungsumrechnung und höhere versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen infolge der Änderung des Zinssatzes sowie die Rückzahlung der zu September 2023 gekündigten Hybridanleihe reduzierten das Eigenkapital. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital nahmen spürbar zu und waren im Wesentlichen den Minderheitsaktionären des Porsche AG Konzerns und der TRATON Group zuzurechnen. Die Eigenkapitalquote stieg auf 47,8 (45,1)%.

Die Langfristigen Schulden lagen am Ende des Berichtsjahres mit 86,9 (88,3) Mrd.€ annähernd auf dem Niveau des Vorjahres. Vor allem infolge von Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten reduzierten sich die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden. Die Pensionsrückstellungen nahmen insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes zu.

Mit 73,1 (77,1) Mrd.€ gingen auch die Kurzfristigen Schulden am 31. Dezember 2023 gegenüber Vorjahr zurück. Die kurzfristigen Finanzschulden beliefen sich auf –8,6 (–11,0) 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 kurzfristigen Sonstigen Schulden verringerten sich vor allem aufgrund der im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG im Dezember 2022 beschlossenen und im Januar 2023 ausgezahlten Sonderdividende. Gegenläufig wurde hier der Zahlungsanspruch gegenüber der Porsche SE aus der zweiten Tranche der Stammaktien der Porsche AG verrechnet.

Am Ende des Geschäftsjahres 2023 wies der Konzernbereich Automobile eine Bilanzsumme in Höhe von 306,2 Mrd.€ aus; das waren 1,6% mehr als am Jahresende 2022.

Bilanzstruktur im Finanzdienstleistungsbereich

Am 31. Dezember 2023 verzeichnete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen mit 294,1 Mrd.€ eine um 12,0% höhere Bilanzsumme als am Jahresende 2022. Sie berücksichtigt zum Stichtag die Umsetzung der neuen Vorschriften zur Bilanzierung von Versicherungsverträgen (IFRS 17), die zu einer Bilanzverkürzung führte. Der Wert des Vorjahresbilanzstichtages wurde entsprechend retrospektiv angepasst.

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022 ¹
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	149.881	142.467
Kurzfristige Vermögenswerte	100.013	105.055
Bilanzsumme	249.894	247.522
Eigenkapital	127.684	119.654
Langfristige Schulden	69.259	71.632
Kurzfristige Schulden	52.952	56.236
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	34.530	34.620
Kurzfristige Vermögenswerte	16.237	14.184
Bilanzsumme	50.767	48.804
Eigenkapital	15.918	13.804
Langfristige Schulden	17.077	16.252
Kurzfristige Schulden	17.772	18.748
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	1.631	1.579
Kurzfristige Vermögenswerte	3.955	3.491
Bilanzsumme	5.585	5.070
Eigenkapital	2.703	2.495
Langfristige Schulden	532	432
Kurzfristige Schulden	2.350	2.143

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

Die Langfristigen Vermögenswerte stiegen auf 174,7 (161,2) Mrd. €. Die hierin enthaltenen At Equity bewerteten Anteile erhöhten sich unter anderem aufgrund der konzerninternen Umgliederung der über die Green Mobility Holding gehaltenen Beteiligung an Europcar in den Finanzdienstleistungsbereich. Die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen waren höher als ein Jahr zuvor.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen um 17,8% auf 119,4 Mrd. € zu. Die darin enthaltenen kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte waren unter anderem aufgrund gestiegener Forderungen aus Lieferungen und Leistungen höher als am Jahresende 2022. Am Ende des Geschäftsjahres 2023 wies der Finanzdienstleistungsbereich einen Zahlungsmittelbestand in Höhe von 14,8 (6,1) Mrd. € aus. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasst die Buchwerte der Vermögenswerte von zur Veräußerung vorgesehenen Tochtergesellschaften von Volkswagen Financial Services und Porsche. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Schulden“ beinhaltet die Buchwerte der zugehörigen Schulden.

Am 31. Dezember 2023 entfielen rund 49,0 (46,6)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Mit 43,6 Mrd. € lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen am Jahresende 2023 um 2,9% über dem Wert des Vorjahresstichtags. Die Eigenkapitalquote sank auf 14,8 (16,1)%.

Die Langfristigen Schulden im Finanzdienstleistungsbereich erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2022 auf 117,7 (114,6) Mrd. €. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden stiegen. Die Kurzfristigen Schulden legten vor allem aufgrund höherer kurzfristiger Finanzschulden zu. Auch die Sonstigen kurzfristigen Schulden und die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen fielen höher aus als ein Jahr zuvor.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich am 31. Dezember 2023 auf 38,8 Mrd. €; am Jahresende 2022 hatte es 26,7 Mrd. € betragen.

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 2023 wurde ein Beta-Faktor von 1,13 (1,15) ermittelt.

Der Fremdkapitalkostensatz basiert auf der durchschnittlichen Verzinsung langfristiger Industriebanleihen. 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 2023 ein effektiver Kapitalkostensatz von 8,5 (8,3) %.

KAPITALKOSTENSATZ NACH STEUERN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

%	2023	2022
Zinssatz für risikofreie Anlagen	2,7	2,0
Marktrisiko­prämie	7,5	7,5
Spezifische Risiko­prämie Volkswagen	1,0	1,1
(Beta-Faktor Volkswagen) ¹	(1,13)	(1,15)
Eigenkapitalkostensatz nach Steuern	11,2	10,7
Fremdkapitalzinssatz	4,3	5,0
Steuervorteil	- 1,3	- 1,5
Fremdkapitalkostensatz nach Steuern	3,0	3,5
Anteil des Eigenkapitals	66,7	66,7
Anteil des Fremdkapitals	33,3	33,3
Kapitalkostensatz nach Steuern	8,5	8,3

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Kapitalrendite (ROI) und Wertbeitrag im Berichtsjahr

Mit 15.218 (14.080) Mio.€ übertraf das Operative Ergebnis nach Steuern des Konzernbereichs Automobile inklusive des anteiligen Operativen Ergebnisses der At Equity einbezogenen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen im Geschäftsjahr 2023 den Wert des Vorjahres. Der gestiegene Fahrzeugabsatz und eine verbesserte Preispositionierung standen gestiegenen Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe) entgegen. Zudem wirkte sich die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoffsicherungen) im Berichtsjahr negativ (-3,2 Mrd.€) auf das Operative Ergebnis aus, während sie im Vorjahreszeitraum das Ergebnis um +1,8 Mrd.€ erhöhte. 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 123.887 (117.402) Mio.€ gegenüber Vorjahr spürbar. 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 12,3 (12,0)% sowohl den Vorjahreswert als auch unseren Mindestverzinsungsanspruch von 9%.

Mit 10.491 (9.701) Mio.€ lagen die Kapitalkosten – das investierte Vermögen multipliziert mit dem Kapitalkostensatz – spürbar 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 4.727 (4.379) Mio.€.

Weitere Informationen zur wertorientierten Steuerung finden Sie auf der Internetseite www.volkswagen-group.com/weitere-publikationen unter dem Stichwort „Finanzielle Steuerungsgrößen des Volkswagen Konzerns“.

KAPITALRENDITE (ROI) UND WERTBEITRAG IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE¹

Mio. €	2023	2022 ²
Operatives Ergebnis nach Steuern	15.218	14.080
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	123.887	117.402
Kapitalrendite (RoI) in %	12,3	12,0
Kapitalkostensatz in %	8,5	8,3
Kapitalkosten des investierten Vermögens	10.491	9.701
Wertbeitrag	4.727	4.379

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

2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

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 2023 sowie der Transformation der Branche als herausfordernd, aber insgesamt positiv.

Das Geschäft des Volkswagen Konzerns war im Berichtsjahr vom weltweit herausfordernden Marktumfeld, Engpässen in der Teileversorgung sowie Störungen in der Logistikkette beeinflusst. In diesem Umfeld lieferten wir im abgelaufenen Geschäftsjahr 9,2 Mio. Fahrzeuge an Kunden aus und lagen damit in dem zuletzt prognostizierten Korridor.

Die Umsatzerlöse des Konzerns nahmen um 15,5% zu und trafen damit das obere Ende der erwarteten Bandbreite.

Das Operative Ergebnis lag mit 22,6 Mrd.€ in der erwarteten Größenordnung unserer angepassten Prognose und damit auf dem Niveau des Vorjahres vor Sondereinflüssen.

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

Die Sachinvestitionsquote des Automobilbereichs lag mit 5,4% unterhalb des prognostizierten Korridors.

Der Netto-Cashflow war mit 10,7 Mrd.€ mehr als doppelt so hoch wie im Vorjahr und damit besser als in unserer angepassten Prognose. Positiv wirkte vor allem ein stärker als erwarteter Abbau von Vorräten zum Geschäftsjahresende.

Die Nettoliquidität verzeichnete am 31. Dezember 2023 mit 40,3 Mrd.€ ein solides Niveau, das am oberen Ende unserer erwarteten Bandbreite lag.

Die Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile fiel mit 12,3% in den prognostizierten Korridor und übertraf damit wie angenommen unseren Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen.

SOLL-IST-VERGLEICH

	Ist 2022 ¹	Ursprüngliche Prognose für 2023	Angepasste Prognose für 2023	Ist 2023
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	8,3 Mio.	~ 9,5 Mio.	9,0 - 9,5 Mio.	9,2 Mio.
Volkswagen Konzern				
Umsatzerlöse	279,0 Mrd. €	10 - 15 % Steigerung	10 - 15 % Steigerung	322,3 Mrd. €
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen	8,1%	7,5 - 8,5 %	in der Bandbreite	7,0%
Operative Umsatzrendite	7,9%	7,5 - 8,5 %	in der Bandbreite	7,0%
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	22,5 Mrd. €	in der Bandbreite	~ 22,5 Mrd. €	22,6 Mrd. €
Operatives Ergebnis	22,1 Mrd. €	in der Bandbreite	~ 22,5 Mrd. €	22,6 Mrd. €
Bereich Pkw				
Umsatzerlöse	189,3 Mrd. €	7 - 13 % Steigerung	7 - 13 % Steigerung	218,4 Mrd. €
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen	7,9%	8,0 - 9,0 %	6,5 - 7,5 %	6,7%
Operative Umsatzrendite	7,7%	8,0 - 9,0 %	6,5 - 7,5 %	6,7%
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	15,0 Mrd. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite	14,7 Mrd. €
Operatives Ergebnis	14,6 Mrd. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite	14,7 Mrd. €
Bereich Nutzfahrzeuge				
Umsatzerlöse	39,5 Mrd. €	5 - 15 % Steigerung	5 - 15 % Steigerung	45,7 Mrd. €
Operative Umsatzrendite	4,0%	6,0 - 7,0 %	7,0 - 8,0 %	8,1%
Operatives Ergebnis	1,6 Mrd. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite	3,7 Mrd. €
Bereich Power Engineering				
Umsatzerlöse	3,6 Mrd. €	leichte Steigerung	spürbare Steigerung	4,0 Mrd. €
Operatives Ergebnis	281 Mio. €	niedriger positiver dreistelliger Mio. €-Betrag	mittlerer positiver dreistelliger Mio. €-Betrag	366 Mio. €
Konzernbereich Finanzdienstleistungen				
Umsatzerlöse	46,7 Mrd. €	starke Steigerung	deutliche Steigerung	54,1 Mrd. €
Operatives Ergebnis	5,6 Mrd. €	~ 3,5 Mrd. €	~ 4 Mrd. €	3,8 Mrd. €
F&E-Quote im Konzernbereich Automobile	8,1%	~ 8,0 %	8,0 - 8,5 %	8,1%
Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile	5,5%	~ 6,5 %	6,0 - 6,5 %	5,4%
Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile	4,8 Mrd. €	sehr starke Steigerung	deutliche bis starke Steigerung	10,7 Mrd. €
Nettoliiquidität im Konzernbereich Automobile	43,0 Mrd. €	35 - 40 Mrd. €	35 - 40 Mrd. €	40,3 Mrd. €
Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile	12,0%	12 - 15 %	12 - 15 %	12,3%

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

Volkswagen AG

(KURZFASSUNG NACH HGB)

Das Jahr 2023 war vom weltweit herausfordernden Marktumfeld sowie der Transformation der Branche beeinflusst.

JAHRESERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2023 waren im Zusammenhang mit der Dieseldematik keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen.

Im Berichtsjahr ergaben sich aus dem Russland-Ukraine-Konflikt für die Volkswagen AG Belastungen in Höhe von 0,1 Mrd. € (im Vorjahr rund 1 Mrd. €). Diese ergaben sich aus dem Abgangsverlust aus dem Verkauf der Anteile an der OOO Volkswagen Group Rus, Kaluga, der im Finanzergebnis ausgewiesen worden ist.

Im Jahr 2023 stiegen die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 16,3% auf 92,4 Mrd. €, insbesondere aufgrund der gestiegenen Absatzmengen und eines vorteilhafteren Preis-Produktmixes. Der Anteil der im Ausland erzielten Umsatzerlöse lag bei 53,6 Mrd. € beziehungsweise 58,0%. Die Herstellungskosten nahmen unter anderem aufgrund des höheren Fahrzeugabsatzes im Berichtsjahr um 9,1% auf 86,7 Mrd. € zu.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz stieg entsprechend auf 5,7 (-0,0) Mrd. €.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2023	2022
Umsatzerlöse	92.413	79.491
Herstellungskosten	-86.748	-79.499
Bruttoergebnis vom Umsatz	5.665	-8
Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten	-7.452	-7.292
Sonstiges betriebliches Ergebnis	64	1.997
Finanzergebnis ¹	9.091	16.825
Steuern vom Einkommen und Ertrag	-1.125	955
Ergebnis nach Steuern	6.243	12.477
Jahresüberschuss	6.243	12.477
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	2	5.774
Entnahme aus den/Einstellung in die Gewinnrücklagen	-1.720	-6.230
Bilanzgewinn	4.526	12.021

1 Einschließlich Abschreibungen auf Finanzanlagen.

Das sonstige betriebliche Ergebnis hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,9 Mrd.€ reduziert und betrug im Berichtsjahr 0,1 Mrd.€. Der Rückgang resultierte insbesondere aus negativen Bewertungseffekten und geringeren positiven Abrechnungsergebnissen von Sicherungsgeschäften.

Aufgrund einer Neueinschätzung und Verlängerung von Nutzungsdauern für bestimmte Sachanlagen ergibt sich im Berichtsjahr 2023 ein positiver Ergebniseffekt in Höhe von rund 0,4 Mrd.€

Das Finanzergebnis sank um 7,7 Mrd.€ auf 9,1 Mrd.€, was im Wesentlichen auf die geringeren Erträge aus Ergebnisabführungen zurückzuführen war. Im Vorjahr waren hier die Erträge in Höhe von 13,2 Mrd.€ aus Ergebnisabführung der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG enthalten.

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

Der Jahresüberschuss im Geschäftsjahr 2023 belief sich auf 6,2 (12,5) Mrd.€.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Am 31. Dezember 2023 lag die Bilanzsumme mit 197,8 Mrd.€ um 27,5 Mrd.€ unter dem Vergleichswert 2022. Die Immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen erhöhten sich um 0,6 Mrd.€, da die Investitionen die Abschreibungen überstiegen. Der Anstieg der Finanzanlagen auf 145,5 (138,9) Mrd.€ ist auf diverse Kapitalerhöhungen zurückzuführen.

Zur Finanzierung der gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen der Volkswagen Finanzdienstleistungsgesellschaften hat die Volkswagen AG im Berichtsjahr eine Einzahlung in die Kapitalrücklage der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig, in Höhe von 3,8 Mrd.€ durchgeführt. Zur Finanzierung des Kapitalbedarfs der CARIAD SE, Wolfsburg, hat die Volkswagen AG Einzahlungen in Höhe von 1,5 Mrd.€ in die Kapitalrücklage der Porsche Siebte Vermögensverwaltung GmbH, Wolfsburg (Porsche Siebte), geleistet. Darüber hinaus wurden zur Finanzierung des Aufbaus der Batteriezellproduktion durch die PowerCo SE, Salzgitter, Einzahlungen in Höhe von 0,6 Mrd.€ in die Kapitalrücklage der Porsche Siebte geleistet. Zur Finanzierung des Erwerbs einer Beteiligung an dem Elektrofahrzeughersteller XPeng Inc., Kaimaninseln, hat die Volkswagen AG im Berichtsjahr eine Einzahlung in die Kapitalrücklage der Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen (Volkswagen Finance Luxemburg), in Höhe von 0,7 Mrd.€ geleistet. Ebenfalls im Berichtsjahr erfolgten durch die Volkswagen AG zur Finanzierung des Aufbaus des Geschäftsbetriebs der Scout Motors Inc., Arlington, Virginia weitere Einzahlungen in die Kapitalrücklage der Volkswagen Finance Luxemburg in Höhe von insgesamt 0,5 Mrd.€. Die Gesellschafterversammlung der Volkswagen Vermögensverwaltungs-GmbH, Wolfsburg, hat am 7. Juni 2023 eine Verringerung der Kapitalrücklage der Gesellschaft in Höhe von 0,7 Mrd.€ beschlossen und im Berichtsjahr an die Volkswagen AG ausgezahlt.

Das Anlagevermögen hatte einen Anteil an der Bilanzsumme von 78,7 (65,9)%.

BILANZSTRUKTUR DER VOLKSWAGEN AG ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	2023	2022
Anlagevermögen	155.652	148.516
Vorräte	6.786	7.816
Forderungen ¹	28.336	59.773
Flüssige Mittel	6.980	9.122
Bilanzsumme	197.754	225.227
Eigenkapital	42.193	40.323
Sonderposten mit Rücklageanteil	17	17
Langfristiges Fremdkapital	29.101	33.717
Mittelfristiges Fremdkapital	44.101	38.647
Kurzfristiges Fremdkapital	82.342	112.523

1 Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten.

Das Umlaufvermögen (inklusive Rechnungsabgrenzungsposten) belief sich am 31. Dezember 2023 auf 42,1 (76,7) Mrd.€. Die Vorräte haben sich um 1,0 Mrd.€ auf 6,8 Mrd.€ reduziert. Neben dem Rückgang in den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, der im Wesentlichen auf eine mengen- und preisbedingte Reduzierung der Edelmetalle zurückzuführen ist, haben sich insbesondere die Fertigen Erzeugnisse und Waren aufgrund der Normalisierung von Transportkapazitäten verringert. Die Forderungen und Sonstigen Vermögensgegenstände sanken auf 28,3 (59,8) Mrd.€. Dies ist auf den Rückgang der Forderungen aus Darlehen und Forderungen aus Ergebnisabführungen von Tochtergesellschaften sowie den Rückgang von Festgeldanlagen mit einer Laufzeit von über drei Monaten ohne Kündigungsrecht zurückzuführen. Die Flüssigen Mittel reduzierten sich insbesondere durch die stichtagsbedingte Abnahme von nicht disponiblen kurzfristigen Festgeldern.

Das Eigenkapital lag am Ende des Berichtsjahres bei 42,2 (40,3) Mrd.€. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 21,3 (17,9)%.

Die Sonstigen Rückstellungen verringerten sich um 0,5 Mrd.€ auf 17,1 (17,7) Mrd.€, was im Wesentlichen auf den Rückgang der Rückstellungen für Prozessrisiken sowie übriger Rückstellungen zurückzuführen war. Die Rückstellungen für Pensionen sanken insbesondere infolge veränderter Bewertungsparameter um 0,7 Mrd.€ auf 24,6 Mrd.€, die Steuerrückstellungen verringerten sich um 0,9 Mrd.€ auf 2,5 Mrd.€.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten inklusive Rechnungsabgrenzungsposten um 27,2 Mrd.€ auf 111,4 Mrd.€ resultierte vor allem aus geringeren Darlehensverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sowie den im Vorjahr enthaltenen Verbindlichkeiten für die Sonderdividende im Rahmen des Börsengangs der Porsche AG.

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 -1,2 Mrd.€ auf -4,4 Mrd.€ verschlechtert. Der verzinsliche Anteil des Fremdkapitals beträgt 92,3 (107,7) Mrd.€. Die wirtschaftliche Lage der Volkswagen AG beurteilen wir vor dem Hintergrund der politischen und ökonomischen Entwicklungen im Jahr 2023 sowie der Transformation der Branche 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 28,3% und lag im Vorjahr bei 29,4%.

SONDERDIVIDENDE BÖRSENGANG PORSCHE AG

Aufgrund des Beschlusses auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 bestand die Verpflichtung zur Zahlung einer 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 an diesem Tag erfolgt.

DIVIDENDENVORSCHLAG

Im Geschäftsjahr 2023 ergab sich ein Bilanzgewinn in Höhe von 4,5 Mrd.€. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, daraus eine Dividende von insgesamt 4,5 Mrd.€, das bedeutet 9,00€ je Stammaktie und 9,06€ je Vorzugsaktie, auszuschütten.

GEWINNVERWENDUNGSVORSCHLAG

€	2023
Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital (1.283 Mio. €)	4.524.029.693,70
davon auf: Stammaktien	2.655.808.362,00
Vorzugsaktien	1.868.221.331,70
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	1.492.829,91
Bilanzgewinn	4.525.522.523,61

LEISTUNGEN AN DIE BELEGSCHAFT DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2023	%	2022	%
Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen	8.595	69,5	8.231	56,7
Soziale Abgaben	1.591	12,9	1.510	10,4
Bezahlte Ausfallzeiten	1.273	10,3	1.208	8,3
Altersversorgung	910	7,4	3.557	24,5
Gesamtaufwand	12.369	100,0	14.506	100,0

ABSATZ

Im Geschäftsjahr 2023 setzte die Volkswagen AG insgesamt 2.162.652 (1.882.535) Fahrzeuge ab. Das Vorjahr war insbesondere durch die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung, ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastet. Im Berichtsjahr wirkten anhaltende Engpässe in der Teileversorgung beeinträchtigend, zudem führten Störungen der Logistikketten zu Verzögerungen, die sich im Laufe des Jahres jedoch abschwächten. Der Anteil der im Ausland abgesetzten Fahrzeuge lag bei 64,1 (64,1)%.

PRODUKTION

Die Volkswagen AG fertigte im Berichtsjahr in ihren fahrzeugproduzierenden Werken Wolfsburg, Hannover und Emden insgesamt 816.016 Fahrzeuge (+ 22%). Im Geschäftsjahr 2023 führten Engpässe in der Teileversorgung zu Produktionseinschränkungen.

BELEGSCHAFT

An den Standorten der Volkswagen AG waren zum 31. Dezember 2023 - ohne die Mitarbeiter, die für Tochtergesellschaften tätig sind - insgesamt 116.063 (116.677) Personen beschäftigt; davon waren 4.374 (4.452) Auszubildende. In der passiven Phase der Altersteilzeit befanden sich 7.724 (7.528) Mitarbeiter.

Der Anteil weiblicher Arbeitnehmer an der Belegschaft belief sich auf 18,6 (18,3)%. In Teilzeit beschäftigte die Volkswagen AG 8.110 (7.908) Personen. Ausländische Mitarbeiter machten einen Anteil von 6,4 (6,5)% aus. Im gewerblichen Bereich der Volkswagen AG verfügten im Berichtsjahr 83,2 (83,3)% der Mitarbeiter über eine abgeschlossene Berufs- oder Zusatzausbildung. Die Quote der Mitarbeiter mit einem Hoch- oder Fachhochschulabschluss betrug im selben Jahr 22,8 (21,9)%. Das Durchschnittsalter der Belegschaft lag im Geschäftsjahr 2023 bei 45,1 (45,1) Jahren.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungskosten der Volkswagen AG nach HGB lagen im Berichtsjahr bei 4,7 (4,6) Mrd. €. In diesem Bereich waren am Ende des Berichtsjahres 15.422 (+ 2,5%) Personen beschäftigt.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AG

Als Mutterunternehmen des Volkswagen Konzerns unterliegt die Volkswagen AG grundsätzlich den gleichen voraussichtlichen Entwicklungen sowie Risiken und Chancen. Die Prognose erläutern wir im Kapitel „Prognosebericht“, die Risiken und Chancen im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ dieses Geschäftsberichts.

RISIKEN AUS FINANZINSTRUMENTEN

Für die Volkswagen AG bestehen bei der Verwendung von Finanzinstrumenten grundsätzlich die gleichen Risiken wie für den Volkswagen Konzern. Eine Erläuterung dieser Risiken finden Sie im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ dieses Geschäftsberichts.

ABHÄNGIGKEITSBERICHT

Der Vorstand der Volkswagen AG hat den nach § 312 AktG vorgeschriebenen Bericht an den Aufsichtsrat erstattet und folgende Schlusserklärung abgegeben:

„Wir erklären, dass die Volkswagen AG im Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2023 bei jedem Rechtsgeschäft mit verbundenen Unternehmen im Sinne des § 312 AktG eine angemessene Gegenleistung erhalten hat. Dieser Beurteilung liegen die Umstände zugrunde, die zum Zeitpunkt der berichtspflichtigen Vorgänge bekannt waren.“

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, Personal, 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.

Das Unternehmen hat im Jahr 2022 eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Bei der Prüfung potenziell wesentlicher Themen wurden sowohl die externe als auch die unternehmensinterne Perspektive berücksichtigt. Als Ergebnis wurden die Fokusbereiche Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft, Lieferkette und Menschenrechte, Menschen in der Transformation, Vielfalt sowie Integrität vom Konzernsteuerkreis Nachhaltigkeit als wesentlich eingestuft. Im Jahr 2023 wurden die identifizierten Fokusthemen validiert. Dabei wurden Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes sowie Veränderungen bei den wesentlichen ESG-Ratings berücksichtigt. Im Ergebnis konnten die sechs Fokusbereiche erneut bestätigt werden. Sie 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 CO_{2e}) der Pkw- und leichte Nutzfahrzeuge-produzierenden Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China (inklusive der chinesischen Joint Ventures) und USA während des gesamten Lebenszyklus. Die Nutzungsphase wird hierbei über 200.000 km und unter Bezugnahme auf regionspezifische Flottenwerte ohne gesetzliche Flexibilitäten berechnet. Die CO_{2e}-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 den Normen ISO 14040 und ISO 14044 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. Das Greenhouse Gas Protocol sieht eine Rekalkulation von Unternehmensemissionen vor, wenn sich wesentliche neue Erkenntnisse oder Veränderungen ergeben haben. Es kann unterschiedliche Gründe geben, die Emissionen vergangener Jahre neu zu bewerten, um einen fairen Vergleich mit aktuellen Emissionen zu ermöglichen, wie zum Beispiel strukturelle Änderungen des Unternehmens. Im Volkswagen Konzern werden Berechnungsänderungen einmal jährlich in einem festgelegten Prozess entschieden. Derzeit wird daran gearbeitet, auf Basis dieser Entscheidungen eine Rekalkulation der historischen Emissionen für die Basisjahre der aktuellen Klimaschutzziele durchzuführen und auditieren zu lassen.

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 47,3 t CO_{2e}/Fahrzeug. Im Vergleich zu dem für 2022 aufgrund der Änderung von Berechnungsprämissen – wie zum Beispiel die erstmalige Berücksichtigung regionspezifischer Ökobilanzen für chinesische Modelle – angepassten Wert bedeutet dies eine Reduktion um 0,5 t CO_{2e}/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. Ein wichtiger Treiber der Kreislaufwirtschaft ist auch die fortschreitende Dekarbonisierung des Volkswagen Konzerns. Der wachsende Einsatz von Sekundärmaterialien und die Etablierung geschlossener Stoffkreisläufe können dazu beitragen, unsere CO₂-Emissionen weiter zu senken. 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. Diese Konzepte werden stetig weiterentwickelt und auch an die Anforderungen der Elektromobilität angepasst. Um unsere Anstrengungen zu einer kreislauforientierten und ressourcenschonenden Wirtschaftsweise zu intensivieren, haben wir das Know-how im Konzern gebündelt und bearbeiten Projekte und Maßnahmen markenübergreifend.

Wir setzen auf einen verstärkten Einsatz kreislauffähiger Materialien in unseren Fahrzeugprojekten. Dazu zählen zurzeit unter anderem 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.

Zur Bewahrung kreislauffähiger Materialien aus der Elektromobilität hat Volkswagen 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, Produktion und Mitarbeiter sowie in unserem Konzern-Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2023.

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 der neu ernannte Chief Sustainability Officer auf Konzernebene. Nachhaltigkeit ist Teil des TOP 10 Programms auf Konzernebene und wird gesteuert über die strategische Steuerungsstruktur der NEW AUTO Strategie. Dabei werden die Inhalte regelmäßig evaluiert und im Vorstand berichtet.

UN Global Compact

Die Volkswagen AG ist Teilnehmerin des UN Global Compact (UNGC), der weltweit größten Initiative für nachhaltige Unternehmensführung, und engagiert sich in den nationalen und internationalen Initiativen zusammen mit weiteren Konzerngesellschaften, wie unter anderem der AUDI AG, MAN Truck & Bus SE, Porsche AG, Scania AB und TRATON SE. Für Fondsmanager im Kapitalmarkt ist die Mitgliedschaft im UNGC ein wichtiges Kriterium für die Investitionsbereitschaft in Aktien und Anleihen. Nachhaltig orientierte Fonds sind in den letzten Jahren stark gewachsen und als Stakeholder unverzichtbar geworden. Der Volkswagen Konzern und seine Marken berichten über ihren Fortschritt bei der Umsetzung der zehn UNGC-Prinzipien und ihre Aktivitäten zur Förderung der Sustainable Development Goals (SDGs) im Rahmen der jährlichen Communication on Progress.

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. Einige Gremien des Konzerns – dazu zählen derzeit der Aufsichtsrat und der Betriebsrat – übernehmen dabei eine Kontroll- und Beratungsrolle und fungieren zudem als Schnittstellen zwischen internen und externen Stakeholder-Gruppen.

Unter Stakeholder-Management verstehen wir die systematische Interaktion mit wesentlichen Interessens- und Anspruchsgruppen der Gesellschaft zu wesentlichen Themen und Zielen unserer Konzernstrategie NEW AUTO. Unser Ziel ist ein offener, konstruktiver und auch kritischer Austausch mit den in der nachfolgenden Grafik aufgeführten Stakeholder-Gruppen. Unser Anspruch ist es, die Umsetzung ihrer Anforderungen und Erwartungen voranzutreiben sowie zentrale strategische Themen aktiv zu gestalten.

Nach der Wiederaufnahme unserer Austauschaktivitäten in 2022 haben wir im Berichtsjahr damit begonnen, unser Stakeholder-Management neu zu strukturieren mit dem Ziel, die Anregungen und Empfehlungen unserer Stakeholder künftig noch besser aufnehmen und einbinden zu können. Neben dem Spektrum an klassischen Interaktionsangeboten, zu denen der regelmäßige Dialog mit unseren Stakeholdern und Befragungen zählen, sollen neue Formate hinzukommen, die die Möglichkeit für einen interaktiven und transparenten Austausch zu wichtigen, unternehmensstrategischen und gesellschaftsrelevanten Nachhaltigkeitsthemen schaffen.

STAKEHOLDER DES VOLKSWAGEN KONZERNS



Nachhaltigkeitsbeirat

Auf Konzernebene nimmt der Nachhaltigkeitsbeirat eine herausgehobene Stellung ein. Das Beratungsgremium unterstützt den Volkswagen Konzern bei wichtigen strategischen Nachhaltigkeitsthemen und setzt sich aus international renommierten Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Politik und Gesellschaft zusammen. Es 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. Das Mandat des bisherigen Nachhaltigkeitsbeirats ist Ende 2022 ausgelaufen. Im Berichtsjahr wurde mit seiner strategischen und personellen Neuausrichtung begonnen. Weitere Informationen sind auf der Internetseite des Nachhaltigkeitsbeirats unter www.volkswagen-group.com/nachhaltigkeitsbeirat einsehbar.

Corporate Citizenship

Als global agierendes Unternehmen und guter Corporate Citizen wollen wir wirtschaftlicher Impulsgeber sein, der vor Ort zu Strukturentwicklung 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.

Umweltstrategie

Als einer der größten Automobilhersteller übernimmt Volkswagen Verantwortung für die Umwelt. Abgeleitet aus der Konzernstrategie NEW AUTO haben wir unsere 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

Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und streben ein 1,5-Grad-Ambitionsniveau an. 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

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

Wir reduzieren schädliche Emissionen in Luft, Böden und Gewässer. Wir verringern die Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf Biodiversität und Ökosysteme und fördern Projekte zu deren Bewahrung.

> Umwelt-Compliance

Wir wollen in Bezug auf Integrität und Compliance ein Vorbild für ein modernes, transparentes und erfolgreiches Unternehmen sein. Wir betreiben effektive Umwelt-Compliance-Managementsysteme, um Umwelt Risiken 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 mit 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 und der Konzern-Steuerkreis Flotten-Compliance.

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.

Die Einhaltung umweltbezogener Gesetze und Vorgaben an allen unseren Standorten hat für Volkswagen hohe Priorität. Darüber hinaus richten wir uns nach unseren Unternehmensstandards und -zielen. Unsere Mitarbeiter schulen wir regelmäßig hinsichtlich Umweltschutz und Umwelt-Compliance. Unsere Umwelt-Compliance-Managementsysteme sollen sicherstellen, dass ökologische Aspekte und Pflichten in unserer Geschäftstätigkeit erkannt und angemessen berücksichtigt werden. Missachtung von umweltbezogenen Verpflichtungen, Täuschung oder Fehlverhalten werden von uns als schwerwiegender Compliance-Verstoß gewertet und verfolgt. Die Übereinstimmung unseres Handelns mit den Vorgaben unserer Umweltpolitik und anderen umweltbezogenen Konzernvorgaben werden jährlich evaluiert und an den Vorstand der Volkswagen AG und die jeweiligen Vorstände der Marken berichtet.

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 in der Lage sind, jederzeit integer und regelkonform zu handeln. Integrität und Compliance sollen als Steuerungsgröße strategisch wie operativ eine genauso wichtige Rolle in unserem Unternehmen spielen wie Umsatz, Ergebnis, Produktqualität oder Arbeitgeberattraktivität.

Mit dem Programm Together4Integrity (T4I) haben wir ein ganzheitliches Integritäts- und Compliance-Managementssystem (ICMS) für alle Konzern- und Markengesellschaften aufgebaut, das nahezu alle Integritäts- und Compliance-Aktivitäten des Unternehmens unter einem Dach bündelt. Es folgt den fünf international anerkannten ECI-Prinzipien (Ethics and Compliance Initiative): Strategie, Risikomanagement, Integritäts- und Diskussionskultur sowie Verantwortungsübernahme. T4I soll nicht nur die konzernweit einheitliche Corporate Governance im Bereich Integrität und Compliance stärken. Ziel des Programms ist auch, die Integritätskultur weiterzuentwickeln. 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. Ursprünglich war die Implementierung bis 2025 geplant. Da bereits zu Beginn des Berichtsjahrs der Roll-out weiter vorangeschritten war als erwartet und konstant hohe Zustimmungswerte bei der Frage zu Integrität in der jährlich durchgeführten Stimmungsbarometer-Mitarbeiterbefragung ein Indiz für den Erfolg des Programms darstellen, haben wir im Berichtsjahr entschieden, die zentrale Programmsteuerung und Kontrolle im Laufe des Jahres 2023 vorzeitig zu beenden. Die Verantwortung für das weitere Umsetzen und Verankern der Maßnahmen liegt nun bei den Konzernmarken und -gesellschaften sowie bei den zuständigen Konzernstellen.

Arbeitsschwerpunkte

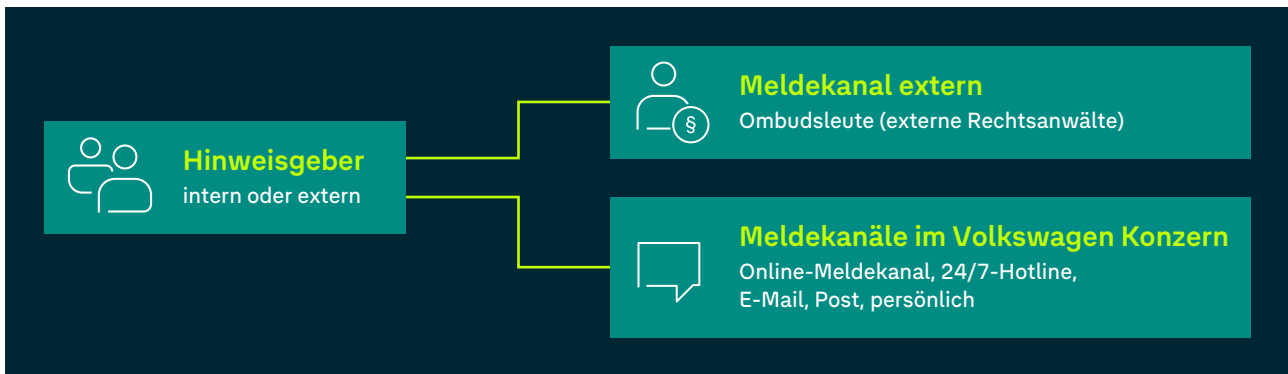
Regelkonformes Verhalten muss eine Selbstverständlichkeit für alle Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns sein. Die Group Integrity & Compliance-Organisation unterstützt dies weltweit mit Programmen, Richtlinien, Prozessen und praxisorientierter Beratung. Sie hilft den Konzern- und Markengesellschaften, ihre Geschäftsaktivitäten regelkonform durchzuführen und die entsprechenden Gesetze und internen Vorgaben einzuhalten. Schwerpunkte ihrer Arbeit sind unter anderem Antikorruption und das Verhindern von Veruntreuung, Betrug und Geldwäsche.

Ausgangspunkt ist die interne Compliance-Risikobewertung (ICRA – Internal Compliance Risk Assessment). Sie ermittelt die Compliance-Risiken im Konzern. Auf Basis der über das ICRA ermittelten Risikoprofile werden für jede kontrollierte Gesellschaft Compliance-Maßnahmen abgeleitet und definiert, die durch die Gesellschaften je nach Risikoeinstufung umzusetzen sind. Zusätzlich legt ICRA Standards in den Bereichen Code of Conduct (CoC), Hinweisgebersystem, Compliance-Trainings und Kommunikation fest.

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.

MELDEKANÄLE DES HINWEISGEBERSYSTEMS



Sensibilisierung und Kommunikation

Der Code of Conduct (CoC) bildet das Fundament für integriertes und regelkonformes Verhalten im Volkswagen Konzern. Er wirkt als zentrales Element, um das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden zu stärken, leistet Hilfe und vermittelt Ansprechpartner. Der CoC gilt verpflichtend für alle Beschäftigten und ist seit 2019 Teil jedes Arbeitsvertrags. Wir verpflichten uns und unsere Mitarbeiter zu regelmäßigen Schulungen seiner wesentlichen Inhalte.

Veranstaltungen in den Fachbereichen ergänzen das Angebot der Group Integrity & Compliance Organisation. Das Kommunikationsteam greift regelmäßig Aufgaben und Fallbeispiele aus der Compliance-Praxis auf. Informations- und Kommunikationsaktivitäten wie Sensibilisierungskampagnen, Film- und Dialogformate, Newsletter oder interaktive Spiele flankieren das Sensibilisieren für Compliance-Themen.

Als zentrale Beratungsstelle hat sich der Infopoint Compliance etabliert. Dessen Team beantwortet Compliance-Anliegen, legt unternehmensinterne Vorgaben und Richtlinien fest und berät zu Prozessstandards.

Trainings und Standards

Mit dem ICMS gibt die Group Integrity & Compliance Organisation konzernweit einheitliche Standards für Compliance-Trainings vor. So sollen Marken und Gesellschaften befähigt werden, ihre Mitarbeiter risikobasiert, zielgruppenspezifisch und mit vorab festgelegten Kerninhalten qualitativ gleichwertig zu trainieren. Die Trainings widmen sich zwei Schwerpunktthemen: Code of Conduct und Antikorruption.

Absicherung und Prävention: das 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.

M&A- und NCS-Compliance

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

Geschäftspartnerprüfung

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, nehmen wir die Geschäftsbeziehung nicht auf oder beenden sie im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten.

Produkt-Compliance

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

Umwelt-Compliance

Die gesetzlichen Umweltvorschriften und freiwilligen Selbstverpflichtungen sind bindend für alle Standorte und Geschäftsfelder. Die Umweltpolitik des Konzerns und das Umwelt-Compliance-Managementsystem legen die entsprechenden Anforderungen und Verantwortlichkeiten fest. Sie gelten für alle Strategie-, Planungs- und Entscheidungsprozesse in den Konzernmarken und -gesellschaften. Dazu gehört ein Kennzahlensystem, das den Fortschritt beim Erreichen der Umweltziele in den Bereichen erneuerbare Energien, CO₂-Ausstoß und Ressourceneffizienz ermittelt.

Antikorruption

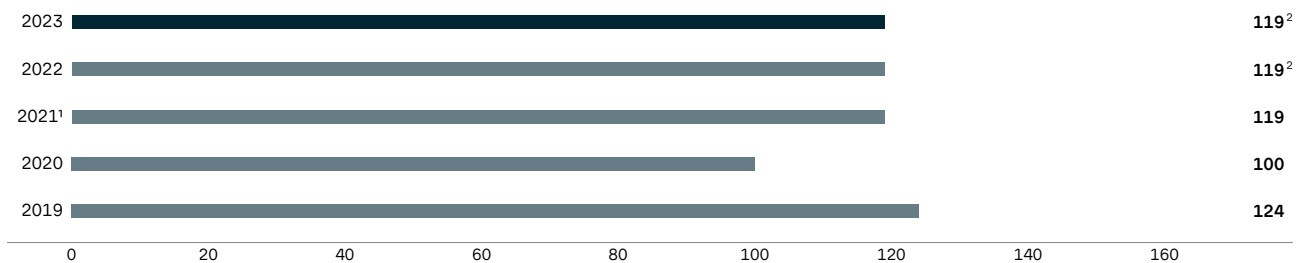
Der Volkswagen Konzern vertritt eine Null-Toleranz-Politik bei aktiver und passiver Korruption. Dies ist sowohl in unseren internen Verhaltensgrundsätzen als auch im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert. Gemeldete Verstöße gegen unsere Grundsätze werden durch unsere Aufklärungs-Offices verfolgt und aufbereitet und die betreffenden Mitarbeiter sanktioniert. Zur Korruptionsbekämpfung gehören auch das Entwickeln und Implementieren von Pflichttrainings für Mitarbeiter in Bereichen oder Gesellschaften mit hoher Risiko-Exposition.

Weiterführende Informationen zu den Themen Integrität und Compliance sowie „Wirtschaft und Menschenrechte“ finden Sie im Konzern-Nachhaltigkeitsbericht 2023.

i HINWEISGEBERSYSTEM
www.volkswagen-group.com/hinweisgebersystem
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.

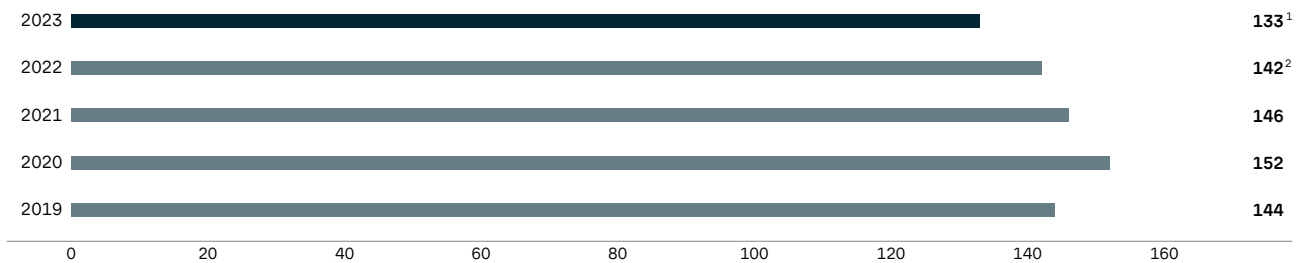
CO₂-Flottenemissionen

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.

Für die 27 EU-Staaten ohne Malta, zuzüglich Norwegen und Island (EU27+2), hat die EU-Pkw-Neuwagenflotte des Volkswagen Konzerns 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 ab 2025: Demnach hat die EU-Kommission das Ziel einer CO₂-Reduktion von 15% gegenüber 2021 festgelegt, was für unsere EU-Pkw-Neuwagenflotte einem CO₂-Zielwert von unter 100 g CO₂/km entspricht. Für das Jahr 2030 wurde eine Absenkung von 55% festgelegt, dies entspricht einem CO₂-Zielwert von unter 50 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.

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 MY23 und der anschließenden Anerkennung durch EPA und CARB (interner Datenstand September 2023).

2 Vorbehaltlich der Anerkennung durch EPA und CARB (Final MY Report MY22 eingereicht, aber noch nicht bestätigt).

Die EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns hat im Berichtsjahr gemäß den gesetzlichen Berechnungsgrundlagen im Durchschnitt 187 g CO₂/km (WLTP)¹ gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 204 g CO₂/km (WLTP)¹ emittiert. 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 ab 2025: Demnach schreibt die EU-Kommission eine CO₂-Reduktion von 15% gegenüber 2021 vor, was für unsere EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge einem CO₂-Zielwert von unter 180 g CO₂/km entspricht. Für das Jahr 2030 wurde eine Absenkung von 50% festgelegt, dies entspricht einem CO₂-Zielwert von unter 105 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 UK und Schweiz/Liechtenstein wurden die gesetzlichen Vorgaben von der Pkw-Neuwagenflotte des Volkswagen Konzerns für das Berichtsjahr erreicht. Die Neuwagenflotte der leichten Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns hat die gesetzlichen Vorgaben für das Berichtsjahr in UK erreicht, jedoch in der Schweiz knapp verfehlt.

In den USA ist die Emissionsgemeinschaft – bestehend aus den Konzernmarken Volkswagen Pkw, Audi, Lamborghini, Bentley und Porsche – verpflichtet, die Vorschriften der zwei Regulierungen Greenhouse Gas (GHG) und Corporate Average Fuel Economy (CAFE) einzuhalten. Aufgrund der abweichenden Länge eines Modelljahres – der in den USA verwendete Bilanzzeitraum – und des Kalenderjahres, sind die Werte für das aktuelle und vorhergehende Modelljahr durch interne Berechnungen hergeleitet. Der GHG CO₂-Wert für das Modelljahr 2023 (interner Datenstand September 2023) der Flotten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge liegt im Durchschnitt bei 133 g CO₂/km (Modelljahr 2022: 142 g CO₂/km) gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 122 g CO₂/km (Modelljahr 2022: 136 g CO₂/km). Unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben im Rahmen der Regulierungen GHG und CAFE sowie extern erworbener Credits konnte der Volkswagen Konzern die geltenden Vorgaben – vorbehaltlich der Anerkennung durch die Behörden – einhalten. Der für das Modelljahr 2023 genannte Wert versteht sich ebenfalls vorbehaltlich der Anerkennung 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 wollen wir den Elektrofahrzeug-Anteil unserer Neuwagenflotte auf deutlich über 50% erhöhen und wären 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. Im Rahmen unserer Elektrifizierungsoffensive wollen wir bis 2030 unseren Kunden weltweit rund 50 rein batterieelektrische Modelle anbieten können; dann soll weltweit mehr als die Hälfte unserer Neufahrzeuge rein elektrisch angetrieben werden. Der Volkswagen Konzern will bis 2030 sein gesamtes Modellportfolio – vom Volumenmodell bis zum Premiumfahrzeug – durchgängig elektrifizieren. 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 Architecture 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 Einsparpotenzialen.

Um in Zukunft möglichst vielen Menschen weltweit nachhaltige und bezahlbare Mobilität zur Verfügung zu stellen, bieten wir ein fokussiertes Antriebsspektrum mit Elektrifizierungen an. Aus heutiger Sicht werden konventionelle Verbrennungsmotoren auch in den nächsten Jahren noch einen großen Anteil des Antriebsportfolios abbilden. Im Interesse eines verantwortungsvollen Umgangs mit Ressourcen ist es deshalb unerlässlich, diesen Teil der Motorenpalette weiter zu verbessern sowie konsequent und marktspezifisch zu konsolidieren. 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, die Werkstoffherstellung, die Prozesse bei unseren Lieferanten sowie der eigenen Produktion an unseren Standorten, die Nutzungsphase mit den Fahrzeugemissionen und der notwendigen Kraftstoff- und Ladestrombereitstellung und schließlich die Verwertung des Altfahrzeugs am Ende des Lebenszyklus. Mit dem Life Cycle Engineering ermitteln wir, an welcher Stelle des Lebenszyklus Verbesserungen den größten Effekt haben und entwickeln geeignete Lösungen. Recycling beispielsweise ist ein wichtiger Ansatz, um Umwelteinflüsse zu verringern und Ressourcen zu schonen; deshalb achten wir bereits bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge auf die Recyclingfähigkeit der Werkstoffe und geben Empfehlungen, die eine gute Separierbarkeit der Materialien ermöglichen. Wir fordern den Einsatz von Sekundärmaterial, wenn die gleichen Qualitätsansprüche erfüllt werden wie bei Primärmaterial. Gemäß der europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge müssen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an ihrem Lebensende zu 85% recycelbar und zu 95% verwertbar sein – unsere in Europa zugelassenen Fahrzeuge erfüllen diese gesetzliche Vorschrift. Den Lebenszyklusansatz nutzen wir auch bei der Nachverfolgung unserer Klimaschutzziele. Dafür haben wir den Dekarbonisierungsindex (DKI) als Kenngröße entwickelt, der ebenfalls die Emissionen eines durchschnittlichen Konzern-Pkw über dessen Lebenszyklus bilanziert.

Synergien steigern die Effizienz

Bei der Fahrzeugentwicklung arbeiten wir zusammen mit unseren Marken intensiv daran, Synergien zu heben. Die gemeinsame Strategie des Entwicklungsverbunds verfolgt beispielsweise das Ziel, über einen effektiveren und effizienteren Ressourceneinsatz bei der Erforschung und Entwicklung neuer mobilitätsbezogener Technologien, Produkte und Dienstleistungen die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des Konzerns langfristig zu stärken. In unserem konzernweiten Entwicklungsverbund arbeiten die Marken daher nicht nur mit-, sondern auch füreinander an Schlüsseltechnologien und bilden übergreifende Kompetenznetzwerke für Zukunftsthemen.

Der Volkswagen Konzern hat sein Innovationsportfolio weiter fokussiert und auf markenübergreifend nutzbare Zukunftstechnologien ausgerichtet, um so die Innovationsfähigkeit der Marken effizient zu unterstützen. 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 auf die Vorentwicklung angewendet, um die Durchgängigkeit im Innovationsprozess zu steigern.

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

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. Der Kunde fordert 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 in Innovationszentren an Standorten in Deutschland, Europa, China und den USA. Die deutsche Muttergesellschaft CARIAD SE beschäftigt rund 6.000 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 Cloud-Plattform,
- > eine Infotainment-Plattform samt Application-Store für Drittanbieter,
- > Fahr-Assistenzsysteme, automatisierte Parkfunktionen und hochautomatisiertes Fahren für private Mobilität,
- > einen Datenmarktplatz,
- > neue Mobilitätsdienste und digitale Geschäftsmodelle.

Im Jahr 2023 stand für die Entwicklerteams von CARIAD, gemeinsam mit den Marken Audi und Porsche, die Lieferung der Software für die neue Architektur E³ 1.2 im Fokus. Die Architektur optimiert die Abstimmung der Hardware auf die Fahrzeugsoftware von CARIAD. Das soll nicht nur die Leistung der Fahrzeugrechner verbessern, sondern auch als zentraler Hebel für die Einführung neuer Dienste dienen – auch nach dem Produktionsstart der Fahrzeuge.

Bereits heute liefert CARIAD updatefähige Software und Updates für aktuelle Fahrzeuggenerationen, Marken und Märkte, zum Beispiel auf seiner Architektur E³ 1.1, mit dem Anspruch, die Software sicher und nachvollziehbar zu gestalten.

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 steigende Softwarebedarfe im Fahrzeug für alle Marken zu senken. Im Jahr 2023 begann CARIAD, sich mit einem umfangreichen Transformationsprogramm neu aufzustellen. Ein neues Vorstandsteam startete mit der Umsetzung eines 5-Punkte-Plans. Ziel ist die beschleunigte Entwicklung und Lieferung der Software für die Plattformen. Die Neuorganisation soll zudem zu einem noch engeren Schulterschluss zwischen CARIAD und den Konzernmarken führen. So präsentierte CARIAD gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern im Jahr 2023 bereits einen neuen Ansatz für die Entwicklung seiner Architektur E³ 2.0. Sie soll die Grundlage für Software Defined Vehicles (SDV) bilden. Die Entwicklung der Architektur für zwei Fahrzeugprojekte von Audi und Volkswagen erfolgt dazu künftig gemeinsam in einem speziell geschaffenen SDV Hub. Weitere Anpassungen im Rahmen des Transformationsprogramms sollen sich im Jahr 2024 materialisieren.

E³ 2.0 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 schrittweise in 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 Volkswagen Group Mobility 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 automatisierter und autonomer Fahrtechnologien jeweils 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 und Elektrifizierung. Die Verträge legen unter anderem die Grundlage für insgesamt drei Fahrzeugprojekte: einen Stadtlieferwagen (Ford Tourneo Connect auf Basis des Volkswagen Caddy), einen mittelgroßen Pickup (Volkswagen Amarok auf Basis des Ford Ranger) und einen Transporter im Ein-Tonnen-Ladesegment. Der Ford Tourneo Connect und der Amarok sind seit 2022 im Markt. Der New Transporter feiert im Jahr 2024 seine Weltpremiere. Außerdem wird Ford den Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) von Volkswagen für zwei elektrische Volumenmodelle nutzen. Mit der Kooperation wollen Volkswagen und Ford ihre Wettbewerbsfähigkeit erhöhen, die Produkte noch besser auf die Wünsche der Kunden weltweit ausrichten und gleichzeitig Synergien bei Kosten und Investitionen heben.

Zur Ausgestaltung der Rahmenbedingungen für die Zulassung und Einführung unseres eigenen Self-Driving-Systems beteiligen wir uns aktiv an öffentlichen Projekten. Die Erfahrungen, die wir dort sammeln, kommen den Marken des Konzerns und damit unseren Kunden zugute.

Die Entwicklung der automatisierten Fahrfunktionen für die Kunden unserer Marken übernimmt konzernübergreifend die Softwaretochter CARIAD. In der Automated Driving Alliance wollen CARIAD und Bosch das teil- und hochautomatisierte Fahren für das Volumensegment verfügbar machen. Ziel ist es, für Konzernfahrzeuge Funktionen bereitzustellen, bei denen Fahrer die Hände zeitweise vom Lenkrad nehmen können, soweit dies regulatorisch möglich ist. In der Allianz entwickeln die beiden Unternehmen gemeinschaftlich Level-2-„hands-free“-Systeme für Stadt, Land und Autobahn sowie ein Level-3-System, bei dem sich der Fahrer auf der Autobahn zeitweise von der Fahraufgabe abwenden und bestimmten Nebentätigkeiten nachgehen können soll.

Um die Entwicklungskompetenz im Bereich hochautomatisierter Fahrfunktionen auf dem chinesischen Markt weiter zu stärken, baut CARIAD auf eine lokale Partnerschaft mit dem Unternehmen Horizon Robotics. Die Unternehmen planen im Rahmen eines Joint Ventures den Einsatz speziell angepasster Hightech-Halbleiter-Chips, sogenannter „Systems on a Chip“ (SoCs), die zentrale Funktionalitäten und Leistungsmerkmale für das hochautomatisierte Fahren auf einem einzigen Chip realisieren, und die Integration dieser Chips in die Hardware- und Software-Architektur des Konzerns.

Im Jahr 2023 schloss CARIAD in China eine neue Partnerschaft mit dem Softwareanbieter ThunderSoft. Der Fokus des gemeinsamen Joint Ventures liegt auf einem neuen Kundenerlebnis in den Bereichen Infotainment und Connectivity.

CARIAD setzt sich darüber hinaus für eine offene Zusammenarbeit in der weltweiten Entwicklergemeinschaft ein. Als strategisches Mitglied in der Arbeitsgruppe „Software Defined Vehicle“ der Open Source Community Eclipse Foundation arbeitet CARIAD zum Beispiel daran, Software im Auto effizienter zu entwickeln und Innovationen zu fördern.

F&E-Kennzahlen

Im Geschäftsjahr 2023 haben wir weltweit 5.792 (5.305) 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 21,8 (18,9) Mrd. € um 15,2% höher als im Vorjahr; ihr Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile – die F&E-Quote – lag unverändert bei 8,1 (8,1)%. Neben neuen Modellen standen vor allem die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios, die Digitalisierung, neue Technologien und die Weiterentwicklung der modularen und rein elektrischen Baukästen und Plattformen im Mittelpunkt. Die Aktivierungsquote belief sich auf 51,2(51,4)%. Die nach IFRS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten erhöhten sich auf 15,8 (14,3) Mrd. €.

Im Bereich Forschung und Entwicklung waren am 31. Dezember 2023 – einschließlich der At Equity konsolidierten chinesischen Joint Ventures – konzernweit 59.626 (+ 1,2%) Mitarbeiter tätig; das entspricht einem Anteil von 8,7% an der Belegschaft.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mio. €	2023	2022
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	21.779	18.908
davon aktivierte Entwicklungskosten	11.142	9.723
Aktivierungsquote in %	51,2	51,4
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	5.187	5.144
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	15.824	14.329
Umsatzerlöse ¹	268.156	232.392
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	21.779	18.908
F&E-Quote	8,1	8,1

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

BESCHAFFUNG

Die zentrale Aufgabe der Beschaffung ist es entlang der Dimensionen Effizienz, Nachhaltigkeit und Resilienz den Unternehmenserfolg mitzusteuern. Das Jahr 2023 war insbesondere davon geprägt, die Versorgung mit Fahrzeugteilen abzusichern und die Kosten zu optimieren, um einen Beitrag für das Unternehmensergebnis zu leisten. Die Preissteigerungen der Energiekosten aus dem Vorjahr hatten auch im Berichtsjahr Nachholeffekte bei unseren Lieferanten zur Folge. Der Umgang mit den Lieferantenanforderungen zur Sicherstellung der Versorgung unserer Bauteile bildete somit eine wesentliche Aufgabe der Konzern Beschaffung.

Beschaffungsstrategie

Die Beschaffungsorganisationen im Volkswagen Konzern leisten einen integralen Beitrag zur Konzernstrategie NEW AUTO. Eine wesentliche Aufgabe besteht darin, das Beschaffungsnetzwerk zu stärken und die Zusammenarbeit über Marken und Regionen hinweg zu intensivieren. Durch die Nutzung globaler Synergien ergeben sich zudem Potenziale für eine langfristige Reduzierung von Kosten für Rohstoffe, Bauteile und Dienstleistungen.

Die Häufigkeit, Dauer und Intensität von Krisen und die damit verbundenen Störungen der Lieferketten sind seit Beginn der 2020er-Jahre deutlich gestiegen. Als Konsequenz daraus wollen die Beschaffungsorganisationen gemeinsam mit internen Schnittstellenpartnern sowie Zulieferern die Resilienz in der Versorgung stärken. Das Etablieren von Konzepten und Werkzeugen sowie das Bereitstellen zusätzlicher Kapazitäten für Strategie- und Risikoanalysen soll hierbei ein vorausschauendes und vollumfängliches Monitoring der Lieferketten entlang definierter Kriterien, wie politischen Einflussfaktoren, wirtschaftlichen Entwicklungen oder Umweltrisiken, ermöglichen.

Die Transformation der Automobilindustrie hin zur Elektromobilität verlangt von den Beschaffungsorganisationen auch eine Anpassung ihres Zulieferernetzwerks. Die Zusammenarbeit mit diesen Zulieferern soll im Rahmen strategischer Partnerschaften individuell gestaltet werden, wobei die Transformation als gemeinschaftliche Aufgabe verstanden wird. Der Ausbau von Partnerschaften ist generell ein weiteres Schwerpunktthema in der Beschaffung, sowohl intern in Form von marken- und fachbereichsübergreifender Zusammenarbeit, als auch bezogen auf externe Zulieferer des Volkswagen Konzerns. Fundament für alle strategischen Maßnahmen bilden dabei auch die Digitalisierung und effiziente Prozesse. Insbesondere der Roll-out einer neuen digitalen Zulieferplattform zur Interaktion sowie die im Jahr 2022 erfolgte Anbindung des branchenübergreifenden Datennetzwerk Catena-X sind hier hervorzuheben.

Elektromobilität

Die Transformation der Automobilindustrie hin zur Elektromobilität schreitet mit der technologischen Weiterentwicklung rasant voran. Zentrale Aufgabe der Beschaffung ist es, die dadurch stetig wachsenden Bedarfe nachhaltig und kosteneffizient abzusichern. Nachhaltiges Handeln, transparente Lieferströme sowie energie- und CO₂-optimierte Lieferketten sind dabei wesentliche Bestandteile unserer Auftragsvergaben. Unsere Partner begleiten wir mit einer aktiven Steuerung der Lieferantentransformation von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu vollelektrischen Fahrzeugen sowie mit einer nachhaltigen Reduzierung der CO₂-Emissionen entlang der gesamten Lieferkette. Um unserem Unternehmen eine führende Kostenposition zu verschaffen, bündeln wir weltweite Bedarfe aus den Märkten Europa, Nord- und Südamerika und Asien-Pazifik in ganzheitlichen Konzernvergaben. Zur Reduzierung wirtschaftlicher und geopolitischer Risiken achten wir auf diversifizierte Lieferketten in Verbindung mit einer Zwei-Lieferantenstrategie sowie der Lokalisierung des Zuliefererportfolios für alle Kernkomponenten unserer vollelektrischen Fahrzeugflotte.

Digitalisierung der Versorgung

Wir arbeiten daran, eine komplett digitalisierte Lieferkette umzusetzen. Sie soll uns dabei unterstützen, die Versorgung abzusichern 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 verfolgen wir, um 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 des Volkswagen Konzerns steht in der Verantwortung, kosteneffiziente, resiliente und nachhaltige Lieferketten sicherzustellen. Die Beschaffung ist global organisiert und in den wichtigsten Einkaufsmärkten präsent. Neben lokalen Gremien- und Entscheidungsstrukturen werden die Marken und Regionen aus den Bereichen der Konzern Beschaffung geführt. Dies hilft uns einerseits bei der gemeinsamen Umsetzung von Kostenpotenzialen und andererseits bei der Beherrschung von Risiken. Durch die organisierte Vernetzung der Beschaffungsorganisation in den Marken wollen wir in der Lage sein, konzernweite Synergien zu heben und Produktionsmaterial, Sachinvestitionen und Dienstleistungen weltweit in der geforderten Qualität und zu bestmöglichen Konditionen einzukaufen. Zusätzlich zu den Beschaffungseinheiten der Marken betreibt die Beschaffung Regionalbüros in strategischen Einkaufsmärkten. Im Beschaffungsverbund werden dort stetig neue und lokale Lieferanten ermittelt und qualifiziert.

Supply Chain Management der Beschaffung

Innerhalb des Supply Chain Managements der Beschaffung fokussieren wir uns darauf, die Versorgung in Anlaufphasen und im Seriengeschäft abzusichern. Dies umfasst die Begleitung der Industrialisierung bei unseren Lieferanten, die Serienüberwachung sowie das Management von Versorgungskrisen, die zum Beispiel aufgrund von geopolitischen Krisen, wie dem Russland-Ukraine-Konflikt oder durch Naturereignisse wie dem Hochwasser in Slowenien auftreten können. Mit der Einführung des strategischen Halbleiter-Einkaufs richtet sich der Volkswagen Konzern zukünftig bei der Beschaffung dieser elektronischen Komponenten neu aus. Somit will die Beschaffung bei strategisch wichtigen Halbleiterumfängen die direkte Verhandlungsverantwortung übernehmen, um die Versorgung langfristig sicherzustellen und die Wettbewerbsfähigkeit sichern zu können.

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. Durch die bereichsübergreifende Arbeit zwischen Beschaffung, Qualitätssicherung, Entwicklung, Produktion und Logistik konnten drohende Verluste durch Versorgungsrisiken weitgehend vermieden sowie in reaktiven Fällen die Produktionsfähigkeit aufrechterhalten werden. Dennoch führte die angespannte Versorgungssituation der globalen Lieferketten zu einer eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit für die Kunden, wenn auch in geringerem Umfang als im Vorjahr.

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, die 2023 aktualisiert wurden. Dort ist auch die Erwartung formuliert, dass die Geschäftspartner die dort formulierten Anforderungen entlang der Lieferkette weitergeben. Das Einhalten der Anforderungen wird von uns mithilfe eines Sustainability-Ratings (S-Rating) bei relevanten Gesellschaften und 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 Sustainability-Rating ermitteln wir die Nachhaltigkeitsperformance der Lieferanten mithilfe von Selbstauskünften und risikobasiert mit Audits. Im Berichtsjahr lagen uns 10.912 S-Ratings für Lieferanten vor. Der Umsatzanteil der Lieferanten mit positivem S-Rating entspricht einem Anteil von 79% des Gesamtbeschaffungsvolumens. Sowohl die Validierung des Fragebogens als auch die Durchführung der Audits 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 diese zu minimieren oder abzustellen. Um eine kontinuierliche Lieferantenentwicklung zu ermöglichen, führen wir mit unseren Lieferanten themenspezifische Nachhaltigkeitstrainings und -workshops an ausgewählten Standorten oder online durch und bieten web-based Trainings an. Im Berichtsjahr wurden über 7.700 Lieferanten entsprechend geschult.

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 sowie ihre Entsorgung im Anschluss an die Nutzungsphase. Wir sind uns unserer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst und bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen. Im Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) haben wir die Nutzung von unter anderem regenerativer Energie bei Zellherstellern vertraglich verankert. Bei neuen Fahrzeugprojekten werden die CO₂-Emissionen in Zukunft zu einem technischen Merkmal für relevante Bauteile für den Volkswagen Konzern. Unsere Lieferanten erhalten demnach verbindliche CO₂-Ziele, deren Einhaltung zu jeder Zeit nachweisbar sein muss. Ein Beispiel betrifft die neue Mechatronik-Plattform Scalable Systems Platform (SSP), bei der die Batterien mit einem CO₂-Grenzwert versehen sind. Um diese Werte erreichen zu können, müssen die Lieferanten Maßnahmen in ihren eigenen Produktionsprozessen und Vorlieferketten umsetzen, beispielsweise den Einsatz von regenerativ erzeugtem Strom. Mit Maßnahmen wie diesen soll der CO₂-Fußabdruck vieler Elektrofahrzeugmodelle gesenkt werden. Bei den ID.-Modellen setzt die Marke Volkswagen Pkw weitere nachhaltige Bauteile ein, darunter Batteriegehäuse und Felgen aus CO₂-reduziertem Aluminium. So soll die CO₂-Bilanz der ID.-Familie bis 2025 um rund zwei Tonnen je Fahrzeug verbessert werden.

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 in diesem Zusammenhang mehr Wirkung zu erzielen, haben wir im Jahr 2022 das Human-Rights-Focus-System (HRFS) eingeführt. Mit dem HRFS wollen wir Themen identifizieren und bearbeiten, die mit menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken einhergehen können und einer tiefgehenden Analyse bedürfen. Ziel ist es, auf diese Weise geeignete Präventions- und Abhilfemaßnahmen zu implementieren, die die vielfältigen und oft strukturellen Ursachen von Menschenrechtsverletzungen berücksichtigen können. Um den teilweise umfangreichen Risiken in den vorgelagerten Rohstofflieferketten zu begegnen, setzten wir 2023 unsere Aktivitäten im Rahmen des Raw-Materials-Due-Diligence-Management-Systems weiter um. Das Management-System umfasst derzeit 18 Hochrisikorohstoffe, zu denen risikobasiert spezifische Maßnahmen zur Identifikation, Bewertung und insbesondere Minderung von Nachhaltigkeitsrisiken eingesetzt werden. Für unsere Batterielieferanten sind Transparenzanforderungen eine wesentliche Grundlage des verantwortungsvollen Rohstoffbezugs. Im Zuge dieser vertraglichen Anforderungen für Neuvergaben verlangen wir zum Beispiel die Offenlegung der gesamten vorgelagerten Lieferkette von unseren Batterielieferanten.

Weiterführende Informationen zum Thema Menschenrechte finden Sie im Konzern-Nachhaltigkeitsbericht 2023 im Kapitel Lieferkette und Menschenrechte.

TECHNIK

Der Geschäftsbereich „Technik“ des Vorstands gliedert sich in vier Säulen, die sogenannten Tech Stacks. Sie umfassen alle Aktivitäten rund um die Entwicklung, Herstellung und Beschaffung von Batteriezellen und -systemen im Rahmen der Tech-Initiative „Cell and Battery Strategy“, alle konzernweiten Themen der Tech-Initiative „Charging and Energy Services“ rund um den Bereich Laden und Energie, die Aktivitäten der Volkswagen Group Components sowie die Vermarktung der Volkswagen Plattformen und Komponenten an Dritte (Platform Business).

Die markenübergreifende Steuerung aller Technikaktivitäten und die konzernweit abgestimmte Wertschöpfungsstrategie zielen auf die Verbesserung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns ab. Sowohl bei traditionellen Technologien als auch bei Zukunftsthemen sollen Synergien realisiert werden, um den Übergang zur Elektromobilität voranzutreiben.

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

Batterie

Die Säule der Batterieaktivitäten teilt sich mit dem Center of Excellence und der PowerCo in zwei Bereiche. Das Center of Excellence verantwortet unter anderem das konzernweite Produktmanagement, die Beschaffung und Qualitätssicherung für die Batteriezelle und das Batteriesystem sowie das Closed-Loop-Recycling. Die PowerCo soll zukünftig ein bedeutender Zelllieferant für den Konzern sein.

Volkswagen hat 2022 mit der PowerCo SE ein eigenes Unternehmen gegründet, das die weltweiten Aktivitäten zur Zellproduktion 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. Die PowerCo setzt auf zwei Schlüsselkonzepte, mit denen sie künftige Industriestandards setzen will: Die Einheitszelle ermöglicht einen flexiblen Einsatz verschiedenster Zellchemien und soll perspektivisch in bis zu 80% aller Konzernmodelle zum Einsatz kommen. Das zweite Schlüsselkonzept ist die Standardfabrik, die mit einheitlichen Gebäuden, Ausrüstung, IT und Infrastruktur den schnellen Roll-out der Eigenfertigung gewährleisten soll und somit an künftige Innovationen schnell und flexibel angepasst werden kann.

Die konzernweit erste eigene Zellfabrik nach diesem Muster entsteht in Salzgitter und soll 2025 den Betrieb aufnehmen. Im Jahr 2023 wurden die ersten Maschinen für die Zellfertigung angeliefert und aufgebaut. Neben Salzgitter entsteht eine zweite Zellfabrik in Valencia/Spanien. Im Jahr 2023 hat die PowerCo zudem den Aufbau einer weiteren Zellfabrik in St. Thomas/Kanada, beschlossen. Jede Fabrik soll mit regenerativ erzeugtem Strom betrieben und auf künftiges Closed-Loop-Recycling ausgelegt werden.

Die vertikale Integration der Wertschöpfung ist ein wesentlicher Bestandteil der Batteriestrategie. Im Zuge des Aufbaus einer eigenen Zellfertigung übernimmt Volkswagen schrittweise Verantwortung für weitere Wertschöpfungsstufen, um so die Verfügbarkeiten, Kosten und Nachhaltigkeit wesentlicher Rohstoffe und Materialien besser beeinflussen zu können. Die Absicherung der Rohstoffe erfolgt über eine dreiteilige Strategie: langfristige Lieferverträge, Investitionen mit Partnern sowie die Beschaffung am Rohstoff-Spotmarkt, abgesichert durch den Einsatz finanzieller Sicherungsinstrumente (Financial Hedging).

Kathodenmaterial spielt als treibender Kostenfaktor und Leistungsträger der Batterie eine zentrale Rolle für die Transformation zur Elektromobilität. Die PowerCo hat mit dem belgischen Materialtechnologie-Konzern Umicore das Gemeinschaftsunternehmen IONWAY 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. Die geplante Kathodenfabrik soll in Nysa/Polen, entstehen.

Laden und Energie

Der Bereich Laden und Energie nimmt seit 2021 eine Schlüsselrolle in der Elektromobilitätsstrategie des Volkswagen Konzerns ein, mit dem Ziel, ein führender Anbieter eines intelligenten Lade- und Energie-Ökosystems zu werden.

Im Rahmen der strategischen Ausrichtung setzt der Konzern dabei auf zwei wesentliche Schwerpunkte: Zum einen wird der Absatz von elektrifizierten Fahrzeugen durch den Aufbau eines weltweiten Schnellladenetzes unterstützt. In Europa beteiligen sich der Konzern und seine Marken unter anderem am paneuropäischen Joint Venture IONITY und am Joint Venture Ewiva in Italien sowie an weiteren Partnerschaften. Bis 2025 soll so die Anzahl öffentlicher Schnellladepunkte in Europa auf 18.000 gesteigert werden. Gleichzeitig sollen sowohl das nordamerikanische Ladenetz Electrify America – bereits heute eines der größten offenen Ladenetzwerke in den USA – auf 8.000 Schnellladepunkte gesteigert als auch in China mit CAMS die Schnellladepunkte auf 17.000 erweitert werden. Zum anderen werden neue Geschäftsmodelle rund um intelligente Lade- und Energielösungen erschlossen. Der Konzern agiert mit seiner Lade- und Energiemarke Elli in Europa als einer der größten Lade-Abo-Anbieter und bietet mit seinem Ladenetz europaweiten Zugang zu mehr als 600.000 Ladepunkten mit rund 35.000 Schnellladepunkten 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 Flexpole bis hin zu smarten Ladelösungen. Im Rahmen eines Pilotprojekts zur intelligenten Steuerung stationärer Batterien ist Elli im Jahr 2023 zudem in den Stromhandel eingestiegen. Volkswagen ist damit der erste Automobilkonzern, der an der Strombörse EPEX Spot handelt.

Volkswagen Group Components

Die unternehmerisch eigenständige Geschäftseinheit Volkswagen Group Components unter dem Dach der Volkswagen AG bildet die dritte Säule des Geschäftsbereichs „Technik“ des Vorstands. Weltweit sind rund 70.000 Mitarbeiter in über 60 Werken an 45 Standorten tätig, deren Expertise in der Entwicklung und Fertigung von Fahrzeugkomponenten liegt.

Das Produktportfolio umfasst dabei im Schwerpunkt Tech-Komponenten wie das Fahrwerk, Achssysteme, Lenkungen, Getriebe, elektrische Antriebe, Thermomanagementsysteme im elektrischen Antriebsstrang sowie Batteriesysteme.

Mit Einstieg in die Elektromobilität wurde durch enge Verzahnung von Produktmanagement und Entwicklung konsequent an der Optimierung des elektrischen Antriebsstrangs gearbeitet. Im Jahr 2023 debütierte der neue, hoch effiziente E-Antrieb APP550, der sich durch eine höhere Performance bei gleichzeitig verbesserter Effizienz auszeichnet. Das neue Aggregat wurde von Volkswagen Group Components zusammen mit der Technischen Entwicklung von Volkswagen Pkw entwickelt und kommt erstmals im Volkswagen ID.7 zum Einsatz. Die Fertigung erfolgt am Volkswagen Standort in Kassel.

Platform Business

In der vierten Säule des Geschäftsbereichs „Technik“ des Vorstands wird mit dem Platform Business (Drittmarktgeschäft) die konzernweite Verantwortung für den externen Vertrieb von Plattformen und Komponenten gebündelt. In dieser Organisationseinheit werden die erfolgreiche Anbahnung und Akquise (inklusive Vertragsgestaltung) sowie Betreuung von Kundenprojekten einschließlich der dazugehörigen Auftragsabwicklung (Logistik, Abrechnung) verantwortet. Im Rahmen des Kooperationsprojekts mit Ford wurden die notwendigen markenübergreifenden Strukturen und Prozesse innerhalb der Volkswagen Organisation geschaffen, um künftig auch weitere externe Kunden effizient zu bedienen. Ford will bis zum Ende des Jahrzehnts rund 1,2 Mio. Fahrzeuge auf MEB-Basis für den europäischen Markt produzieren. Im Jahr 2023 hat der Autobauer mit dem Ford Explorer das erste Modell auf MEB-Basis vorgestellt. Auch mit dem indischen Autohersteller Mahindra sondiert Volkswagen weiterhin ein Lieferabkommen für MEB-Komponenten wie Elektromotor und Batteriezelle.

PRODUKTION

Unser internationales, markenübergreifendes Produktionsnetzwerk deckt sämtliche Prozessschritte vom Lieferanten zur Fabrik und zur Montagelinie sowie von der Fabrik zum Handel und zum Kunden ab. Voraussetzung für unsere Wettbewerbsfähigkeit ist dessen dauerhafte Effizienz. Um den Herausforderungen der Zukunft begegnen zu können, setzen wir auf ganzheitliche Optimierungen, zukunftsgerichtete Innovationen, robuste Lieferströme und Strukturen sowie Flexibilität im Produktionsnetzwerk. Im Geschäftsjahr 2023 lag die weltweite Fahrzeugfertigung des Volkswagen Konzerns inklusive der chinesischen Joint Ventures mit 9,31 Mio. Fahrzeugen um 6,8% über dem Vorjahreswert. Die Produktivität nahm im Vergleich zum Vorjahr inklusive der chinesischen Joint Ventures um 2,5% zu.

Sowohl der Teilemangel als auch die Unterbrechungen von Lieferketten, zuletzt ausgelöst durch das Hochwasser in Slowenien, hatten 2023 Produktionseinschränkungen im Volkswagen Konzern zur Folge. Zum Ende des Berichtsjahres entspannte sich die Versorgungs- und Produktionssituation.

Produktionsstrategie one.PRODUCTION

Die Produktion unterstützt die Konzernstrategie NEW AUTO mit ihrer Funktionalbereichsstrategie one.PRODUCTION. Wir schärfen den Fokus bei der Transformation unserer Produktion und Logistik und verfolgen dabei die Zielsetzung, den Aufwand zu minimieren, die Prozesse zu verschlanken und das Team zu stärken.

Übergreifendes Ziel ist es, die Produktivität und die Profitabilität zu steigern. Das ermöglicht uns, Produkte mit hoher Qualität und hohem Kundennutzen zu wettbewerbsfähigen Kosten in unseren Standorten zu fertigen. Durch die markenübergreifende inhaltliche Ausrichtung unserer Aktivitäten wollen wir die Kräfte und Potenziale unserer weltweiten Fertigung und Logistik markenübergreifend bündeln und somit Synergien erschließen.

Unser Strategieprozess basiert auf einer Szenarienmethodik. Damit einhergehend wird die strategische Ausrichtung der Produktion revolvierend auf Aktualität überprüft und bildet den inhaltlichen Rahmen für die Fokus-Themen des jeweiligen Jahres. Sie reichen von Themen rund um den Menschen, beispielsweise in Form von Kompetenzprognosen, über effiziente und resiliente Prozesse, die Absicherung des Erreichens von Kostenzielen bis hin zu Digitalisierung und Umwelt sowie dem Produktions- und Logistiknetzwerk.

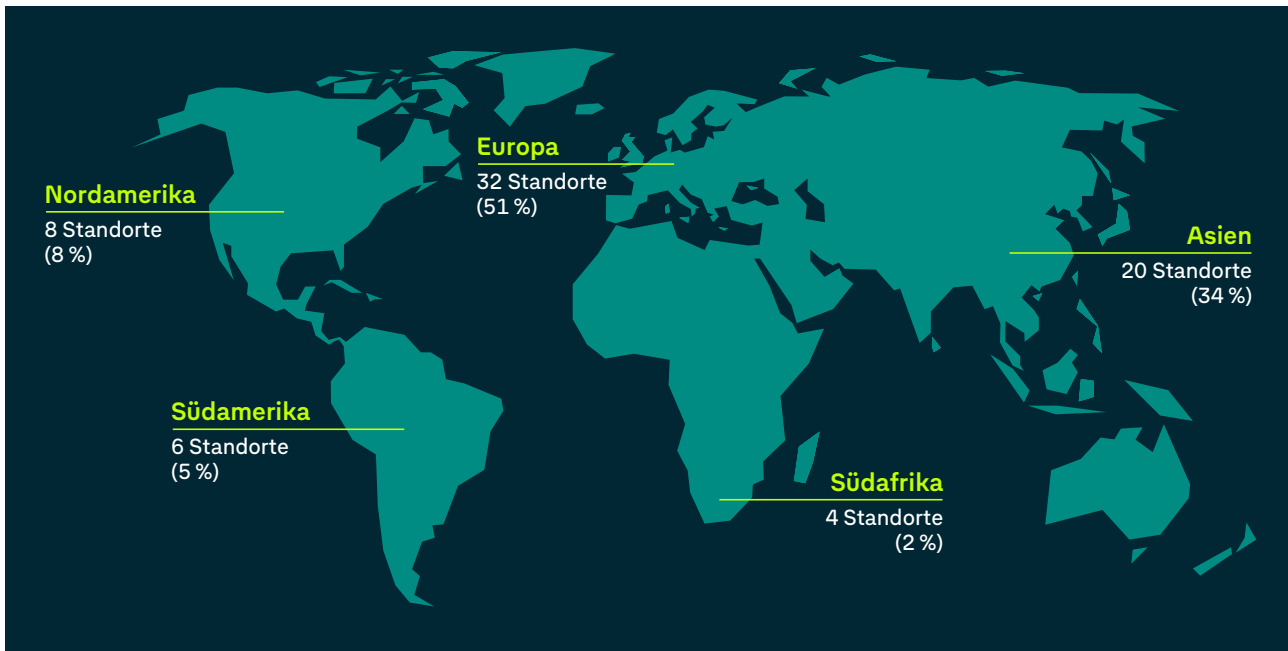
Globales Produktionsnetzwerk

Das Produktionsnetzwerk des Konzerns erstreckt sich über 115 Produktionsstandorte einschließlich unserer chinesischen Joint Ventures. 70 Standorte davon sind fahrzeugproduzierende Werke. Eine Standardisierung der Produktion mit einheitlichen Produktkonzepten, Anlagen, Betriebsmitteln und Fertigungsprozessen innerhalb einer Produktfamilie ist ein wesentlicher Faktor unserer zukunftsorientierten Fertigung. Wir entwickeln unsere Produktionskonzepte stetig weiter, richten sie auf neue Technologien aus und wollen dabei ambitionierte Ziele in den einzelnen Projekten realisieren. Dem Volkswagen Konzern ist 2023 in einem herausfordernden Umfeld der Anlauf von 44 Fahrzeugprojekten gelungen, davon waren 16 neue Produkte beziehungsweise Produktnachfolger sowie 28 Produktaufwertungen oder Derivate.

Die flexiblen Produktionskapazitäten auf Basis unserer Plattformen bieten die Möglichkeit, auf sich verändernde Marktanforderungen zu reagieren, das Produktionsnetzwerk bedarfsgerecht auszulasten sowie markenübergreifend Synergien durch Mehrmarkenstandorte zu realisieren. Von den 45 fahrzeugbauenden Produktionsstandorten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sind bereits fast die Hälfte Mehrmarkenstandorte. Musterbeispiele im Konzern sind hierfür die Standorte Bratislava und Zwickau. In Bratislava werden Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Škoda, Audi und Porsche auf gemeinsamen Plattformen des Modularen Längsbaukastens (MLB) und des Modularen Querbaukastens (MQB) gefertigt. In Zwickau fertigen wir derzeit Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Audi und CUPRA auf gemeinsamen Plattformen des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB).

FAHRZEUGPRODUKTIONSSTANDORTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Anteil an der Gesamtproduktion 2023 in Prozent



Der Volkswagen Konzern verfolgt 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 MEB. Mit ihm ergänzen wir unser Angebotsportfolio um weitere batterieelektrische Fahrzeuge. Seit 2019 werden in Zwickau – dem ersten vollelektrifizierten Standort des Volkswagen Konzerns – batterieelektrische Fahrzeuge wie beispielsweise der ID.3 der Marke Volkswagen Pkw auf Basis des MEB gefertigt. Ab dem Jahr 2021 wurde das Portfolio der MEB-Plattform in Zwickau durch den CUPRA Born, den Audi Q4 e-tron und den ID.5 von Volkswagen Pkw erweitert. Seit 2023 wird der Volkswagen ID.7 auch auf der MEB-Plattform in Emden gefertigt. Des Weiteren kommt für Premium- und Sportmarken die rein elektrische Plattform Premium Plattform Elektrik (PPE) zum Einsatz, um markenübergreifende Synergien in der Fertigung zu heben. Damit wurden zum Jahresende 2023 im weltweiten Produktionsnetzwerk an 18 Standorten Elektrofahrzeuge produziert.

Neue Technologien und Digitalisierung

Im Rahmen der one.PRODUCTION Strategie hat die Konzern Produktion mit dem Ansatz des „Operating System 2030+“ ein markenübergreifendes Zielbild für die Fabrik der Zukunft entwickelt. Die Digitalisierung in Richtung autonomer Fabrik ist als wichtige Dimension und Grundvoraussetzung verankert. Die digitale Transformation ist damit prägend für die zukünftige Weiterentwicklung unserer Prozesslandschaft sowie des Datenökosystems. Der damit einhergehende Umbau beinhaltet die Umstellung auf eine wertstrom- und produktorientierte Softwareentwicklung innerhalb des Konzerns, was Fokus und Geschwindigkeit bei der Umsetzung von Lösungen stärkt. Insgesamt stehen bereits mehr als 69 neue Applikationen für den Einsatz in den Produktions- und Logistikprozessen zur Verfügung. Beispiele erstrecken sich von virtuellen Trainings für neue Fahrzeuganläufe, Identifizierung und Umsetzung von Energieeinsparpotenzialen bis zum Einsatz von künstlicher Intelligenz in der Disposition bei der Teileversorgung. Die Applikationen werden über die gemeinsam mit dem strategischen Partner Amazon Web Services (AWS) entwickelte Digitale Produktionsplattform (DPP) in mittlerweile über 40 Werken ausgerollt.

Im Jahr 2023 hat Volkswagen das eigene Engagement für Catena-X, den ersten offenen und kollaborativen Datenraum für die Automobilindustrie, weitergeführt. Mit Catena-X gestaltet Volkswagen gemeinsam mit anderen Herstellern und Zulieferern weltweit die Zukunft der automobilen Lieferkette. Ziel ist es, ein globales Daten-

Ökosystem für die Automobilindustrie 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. Erste Anwendungen im Bereich Partnerdatenmanagement in der Lieferkette sind 2023 eingesetzt worden. Weitere Lösungsansätze für beispielsweise Qualitätskreisläufe und Materialengpasssteuerung sollen 2024 folgen.

Im Volkswagen Konzern werden digitale und innovative Technologien 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 der Logistik hat das Ziel, die gesamte Prozesskette zu vereinfachen, neue Technologien bestmöglich einzusetzen und autonome Abläufe zu etablieren. Innovationsfelder lagen 2023 unter anderem im Bereich Computer Vision, Augmented Reality, Process Mining, AI Robotics sowie die sogenannte „Generative Künstliche Intelligenz“ (GenKI). Auf Basis der von Volkswagen selbst entwickelten Computer-Vision-Plattform wird beispielsweise künstliche Intelligenz unter anderem für komplexe Bildprüfungen in der laufenden Produktion genutzt und markenübergreifend kontinuierlich an weitere Standorte übertragen. Darüber hinaus werden die Einsatzmöglichkeiten von GenKI fachbereichs- und markenübergreifend bewertet und getestet.

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. Im Programm „Zero Impact Factory“ entwickeln wir konkrete Schritte hin zu einer nachhaltigeren Produktion. Die Vision dahinter ist eine Fabrik ohne negative Auswirkungen auf die Umwelt. Seit 2022 wenden die Marken die dafür entwickelten Messmethoden und Steuerungsinstrumente an. Diese ermöglichen uns das Erfassen und Reduzieren der quantitativen Umweltauswirkungen unserer Produktionsstandorte insbesondere in den Handlungsfeldern Klimaschutz und Energie, Emissionen, Wasser und Abfall. Zusätzlich im Fokus stehen auch qualitative Aspekte wie das Erscheinungsbild unserer Fabriken, unser Engagement für die Biodiversität, der Schutz von Böden, ein funktionierendes Umwelt-Compliance-Management, die Verbesserung unserer Ressourceneffizienz sowie ein umweltfreundliches Mobilitätsmanagement für Mitarbeiter- und Gütertransport. Im Jahr 2023 wurde ein weiterer wichtiger Meilenstein erreicht: Im Rahmen einer internen Erprobungsphase werden an allen Standorten zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen nun 22 quantitative Umweltindikatoren – zum Beispiel CO₂-Emissionen, Lösemittellemissionen, Frischwasserbedarf, Abwasserfrachten und verschiedene Abfallarten – gemessen und entsprechend ihrer Umweltrelevanz in sogenannte Impact Points umgerechnet. Dadurch können die Umweltwirkungen untereinander verglichen und Reduktionsmaßnahmen gezielt dort angewendet werden, wo sie die größte positive Wirkung für die Umwelt haben. 143 weitere Umweltkriterien überprüfen wir mit der sogenannten Site Checklist kontinuierlich im Hinblick auf ihren Umsetzungsstatus. Beispiele hierfür sind Projekte und Maßnahmen zum Erhalt der Biodiversität, zur Etablierung einer umweltfreundlichen Mitarbeitermobilität oder zur Förderung der Kreislaufwirtschaft.

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

Um unter anderem derartige Programme zu unterstützen, wurde 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 1.540 umgesetzte Maßnahmen im Bereich Umwelt und Energie über das System Maßnahmen@Web nachverfolgt und dokumentiert. Sie dienen der Verbesserung der Infrastruktur und der Produktionsprozesse von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen und fließen beispielsweise in den Dekarbonisierungsindex (DKI) ein. Diese Aktivitäten können einen positiven Einfluss auf die Umweltindikatoren des Konzerns haben sowie in ökonomischer Hinsicht sinnvoll sein.

Zero Impact Logistics

In der gemeinsamen Initiative „Zero Impact Logistics“ arbeiten die Logistikbereiche von Konzern und Marken daran, die Ziele des Umweltleitbildes goTOzero zu erreichen. Durch die kontinuierliche Optimierung des Transportnetzwerks und der Logistikprozesse können Transporte vermieden und Emissionen reduziert werden – unter anderem mit den Mitteln der Digitalisierung. Darüber hinaus wird der Einsatz neuer, emissionsarmer Technologien im Transport von Produktionsmaterialien und Fahrzeugen geprüft, pilotiert 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 und die nahezu vollständige CO₂-Vermeidung durch den Einsatz von Ökostrom im Schienenverkehr in Deutschland und weiteren Ländern in Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auch den Transport von Hochvoltbatterien für Elektrofahrzeuge gestaltet Volkswagen beispielsweise am Volkswagen Komponentenstandort Braunschweig umweltbewusst und effizient. Dort werden die Batterien vollautomatisch auf die Züge geladen und anschließend mittels Strom aus erneuerbaren Energien in das Volkswagen Werk Zwickau befördert.

Für den Fahrzeugtransport über den Nordatlantik nutzt die Konzernlogistik zwei mit schadstoffarmem Flüssigerdgas (LNG) betriebene Roll-on-Roll-off-Charterschiffe. Seit Ende 2023 nimmt sie auf dieser Route schrittweise vier weitere Autofrachter mit gleichem Antrieb in Betrieb und löst damit sukzessive konventionell betriebene Schiffe ab. Im Vergleich zu anderen mit LNG betriebenen Schiffsmotoren sind die Charterschiffe der Konzernlogistik klimaschonender, weil durch die Hochdrucktechnologie der Zwei-Takt-Motoren von MAN Energy Solutions nahezu kein Methan entweichen kann. Grundsätzlich ermöglichen die Dual-Fuel-Motoren zudem den zukünftigen Einsatz von nichtfossilen Treibstoffen wie Biogas (Bio-LNG), E-Gas (synthetisches Gas) auf Basis von erneuerbaren Energien oder Biofuel. Dadurch ließen sich die CO₂-Emissionen noch weiter reduzieren. Weitere CO₂-Reduktionspotenziale sieht die Konzernlogistik langfristig auch bei der Verwendung anderer alternativer Treibstoffe.

Auf europäischen Seerouten betreibt die Konzernlogistik dauerhaft zwei Charterschiffe mit Bio-Treibstoff, der gegenüber herkömmlichen, fossilen Treibstoffen weniger CO₂ verursacht. Den Rohstoff dafür bilden alte Speiseöle und Fette. Dabei handelt es sich um Abfälle und Reststoffe, beispielsweise aus Gastronomie und Lebensmittelindustrie, die nicht für die Weiterverarbeitung zu Nahrungs- oder Futtermitteln genutzt werden können.

MARKETING UND VERTRIEB

Wir verstehen uns als innovativer und nachhaltiger Mobilitätsanbieter für alle gewerblichen und privaten Kunden weltweit – mit einem Produktportfolio, das unsere erfolgreichen Marken und innovative Finanzdienstleistungen umfasst.

Gemeinsam mit ihren Vertriebspartnern und Importeuren haben sich unsere Pkw-Marken auf ein Vorgehen zur Integration neuartiger Produkte und Services in das Vertriebsnetz verständigt. Im Vordergrund steht dabei der sichere und rechtskonforme Umgang mit Kundendaten und die Art und Weise, wie diese bei digitalen Produkten und Services oder beim Fahrzeugkauf verarbeitet werden. In vielen Ländern wurden die gesetzlichen Anforderungen an den Umgang mit Kundendaten verschärft. Gleichzeitig kommen immer mehr Konzernfahrzeuge auf den Markt, die je nach Ausstattung und Verfügbarkeit mit dem Internet verbunden sind. Wir investieren verstärkt in Vertriebssysteme und -prozesse mit dem Ziel, das individuelle Kundenerlebnis in allen Vertriebskanälen weiter zu digitalisieren und zu verbessern. Die wirtschaftliche Kraft und Profitabilität des Volkswagen Konzerns basiert auf einem breiten Portfolio von starken Marken. Unser Ziel ist es, Markenprofile stetig zu schärfen und die jeweiligen Kundensegmente, die die Marken bedienen, möglichst trennscharf abzugrenzen beziehungsweise bei Bedarf gezielt zu ergänzen. So wollen wir eine hohe Marktabdeckung bei großer Effizienz und geringer Kannibalisierung der jeweiligen Marken erreichen. Dazu haben wir eine automobilspezifische Kundensegmentierung etabliert, um die Positionierung unserer Marken zu steuern und zu verbessern. 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 „Volkswagen Group Mobility“ 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 vollelektrischen Fahrzeugen und Hybridmodellen haben wir das Projekt „goTO-zero retail“ ins Leben gerufen, das sich auf die Dekarbonisierung und Steigerung der ESG-Leistung des gesamten Vertriebsnetzes focussiert und unsere Vertriebspartner bei der Umstellung hin zu einem klimaneutralen Geschäftsmodell unterstützen soll. Der CO₂-Fußabdruck des Vertriebsnetzes soll damit bis 2030 um mindestens 30% gegenüber 2020 verringert werden. Um die richtigen Maßnahmen zu identifizieren und erfolgreich umzusetzen, stehen den Betrieben Handbücher, Schulungen und Marketingmaterialien zur Verfügung. Darüber hinaus wurde ein Zertifizierungsmodell für das gesamte Handelsnetz etabliert, welches sowohl regulatorischen Anforderungen als auch Kundenerwartungen Rechnung tragen soll.

Kundenzufriedenheit, Kundentreue und Kundeneroberung

Der Volkswagen Konzern richtet seine Vertriebsaktivitäten darauf aus, seine 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 und Porsche belegen in der Loyalität dank ihrer treuen Kunden im Wettbewerbsvergleich seit mehreren Jahren vordere Plätze in den europäischen Kernmärkten. Auch Audi und Škoda haben überdurchschnittlich loyale Kunden. 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 Volkswagen Pkw und Audi zeigten 2023 eine verbesserte Eroberung, während Škoda und Porsche Werte auf Vorjahresniveau verzeichneten.

Auf den europäischen Kernmärkten haben sich 2023 das Markenimage und das Markenvertrauen der Marke Volkswagen Pkw über Gesamtmarktniveau stabilisiert. Audi und Porsche belegen im Imageranking weiterhin Spitzenplätze.

Elektromobilität und Digitalisierung im Konzern Vertrieb

Im Rahmen unserer Elektrifizierungsoffensive wollen wir 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 Digitalisierung bietet dem Vertrieb Chancen, unter anderem eine verbesserte Kundenansprache. Grundlage für unser Handeln ist eine klar definierte Strategie, die umfangreiche Kooperationen zwischen den Marken und Märkten erfordert, um größtmögliche Synergien zu erzielen. Unser Ziel ist hier, für die Kunden unserer Marken ein ganz neues Produkterlebnis zu schaffen, das durch eine nahtlose Kommunikation besticht – vom ersten Kaufinteresse über die Inspektionen bis zum Verkauf des Fahrzeugs als Gebrauchtwagen. Damit erschließen wir uns neue Geschäftsmodelle rund um das vernetzte Fahrzeug, insbesondere bei Mobilitäts- und Serviceleistungen. 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.

Auto-Abo

Die Volkswagen Financial Services AG hat im Jahr 2023 das Angebot an Mobilitätsdienstleistungen des Volkswagen Konzerns und seiner Marken erweitert. Insbesondere die Zusammenarbeit mit der Europcar Mobility Group (EMG) ist weiter fortgeschritten. Weltweit wird aktuell an der Umsetzung von zahlreichen gemeinsamen Projekten gearbeitet, von Mobilitätsangeboten für Flottenkunden bis zur Zusammenarbeit bei der Vermarktung von Gebrauchtfahrzeugen.

Die Mobilitätsplattform der Volkswagen Financial Services AG baut ihr Portfolio an Mobilitätsangeboten für die Marken des Konzerns kontinuierlich aus und bietet Lösungen mit Überlassungszeiten von Minuten bis hin zu Jahren an. Hervorzuheben ist der Ausbau von flexiblen Abo-Produkten, der 2023 wie geplant vorangeschritten ist. In Deutschland konnte das Portfolio um Angebote für die Marke Škoda erweitert werden. Im September 2023 erfolgte der Start für das „Volkswagen Abonnement“ der Marke Volkswagen Pkw in Frankreich; auch hier erfolgt die Abwicklung über die EMG.

Großkundengeschäft

Geschäftsbeziehungen mit Großkunden sind oft langfristige Partnerschaften. Diese sorgen unter volatilen Rahmenbedingungen für einen stabileren Fahrzeugabsatz gut ausgestatteter, renditestarker Fahrzeugmodelle als das Segment der Privatkunden.

Gerade in Deutschland und im europäischen Ausland hat der Volkswagen Konzern einen festen Stamm gewerblicher Großkunden. Unser umfangreiches Produktangebot ermöglicht uns, ihre individuellen Mobilitätsanforderungen aus einer Hand zu erfüllen.

In einem um 7,3% gestiegenen Pkw-Gesamtmarkt in Deutschland lag der Anteil gewerblicher Großkunden an den Gesamtzulassungen im Berichtsjahr bei 21,4 (18,8)%. Der Anteil des Volkswagen Konzerns in diesem Kundensegment stieg auf 47,0 (43,5)%. Außerhalb Deutschlands verzeichneten wir bei den Zulassungen gewerblicher Großkunden in Europa einen Konzernanteil von 27,6 (25,7)%. Dies zeigt, dass das Vertrauen der Großkunden in den Konzern weiterhin auf einem hohen Niveau liegt. Die gute Marktposition im Flotten- und Großkundengeschäft in Europa konnten wir festigen.

After Sales and 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 Portfolio an maßgeschneiderten Angeboten und Dienstleistungen mit dem Ziel, die Kundenerfahrungen zu verbessern 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 Anbieter nachhaltiger Mobilität 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 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 Produkterlebnisses 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 auch im abgelaufenen Geschäftsjahr im Mittelpunkt unserer Arbeit: Die Entwicklung softwarebasierter Systeme rückt immer weiter in den Fokus und stellt einen erfolgskritischen Faktor im Hinblick auf die Kundenzufriedenheit dar. Der durchgängigen Anwendung der Bewertungsmethode „Automotive SPICE“, die wir zur Verbesserung unserer Prozesse einsetzen, kommt daher bei unseren Aktivitäten eine besondere Bedeutung zu. Sie ist ein wichtiger Baustein, um sowohl den Anforderungen unserer 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 fortlaufend 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. Wir richten unser Handeln ganz im Sinne unserer neuen Zielformulierung aus: „Wir streben nach herausragenden Produkten, Dienstleistungen und Kundenzufriedenheit“. 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 zum Produkt sowie zu Service und Dienstleistungen. In allen Phasen der Produktentstehung und -bewährung übernehmen die Konzern Qualität und die Qualitätsorganisationen der Marken eine aktive Rolle und leisten so einen wichtigen Beitrag zu erfolgreichen Produktanläufen, hoher Kundenzufriedenheit sowie geringen Garantie- und Kulanzaufwendungen. Wir haben auf der obersten Betrachtungsebene für die großen Pkw-produzierenden Marken die Kennzahl „Garantie- und Kulanzvergütungen pro Fahrzeug nach 12 Monaten Einsatzdauer“ als strategische Kennzahl definiert. Sie bildet alle Garantie- und Kulanzvergütungen für die je Herstelljahr weltweit produzierten Fahrzeuge in Euro pro Fahrzeug ab. In diesen Wert werden alle Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Škoda, SEAT/CUPRA, Audi und Porsche einbezogen. Sondereffekte infolge von Aktionen wie zum Beispiel Rückrufe zur Sicherstellung der Produktsicherheit oder zur Einhaltung von Gesetzen sind darin nicht enthalten. Nachdem die Werte seit dem Herstelljahr 2017 auf einem konstant niedrigen Niveau lagen, haben sie sich seit dem Herstelljahr 2020 infolge des immer weiter steigenden Einsatzes neuer Technologien im Automobil sowie aufgrund der zunehmenden Komplexität erhöht. Maßnahmen zur Reduzierung der Werte wurden ergriffen und zeigen Wirkung.

Gesetzes- und Regelkonformität

Die Gesetzes- und Regelkonformität unserer Produkte besitzt in unserer Arbeit höchsten Stellenwert. Wir setzen in unseren Prozessen auf das Mehr-Augen-Prinzip – die gegenseitige Unterstützung und Kontrolle der Geschäftsbereiche. Bei allen Marken wird unter anderem die Entwicklung der Software von Qualitätsmeilensteinen flankiert: Hier werden nach diesem Prinzip alle Systeme, Komponenten oder Bauteile einbezogen, die sich unmittelbar auf die Sicherheit, Zulassung oder Funktion eines Fahrzeugs auswirken und daher besonderer Sorgfalt bedürfen. In der Serienphase achten wir darauf, die Konformitätsprüfungen unserer Produkte – insbesondere in Bezug auf den Ausstoß von Emissionen und den Kraftstoffverbrauch – unter Einbeziehung aller beteiligten Geschäftsbereiche durchzuführen und zu bewerten.

Auch auf das Qualitätsmanagementsystem richten wir unsere Aufmerksamkeit und stärken konzernweit das bereichsübergreifende Prozessdenken. Das Qualitätsmanagementsystem im Volkswagen Konzern orientiert sich an der Norm ISO 9001 und den behördlichen typgenehmigungsrelevanten Anforderungen. Diese Normen und Vorgaben müssen erfüllt sein, damit wir die Typgenehmigung für die Herstellung und den Vertrieb unserer Fahrzeuge erhalten. Im Berichtsjahr haben wir in zahlreichen System-Audits überprüft, dass 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.

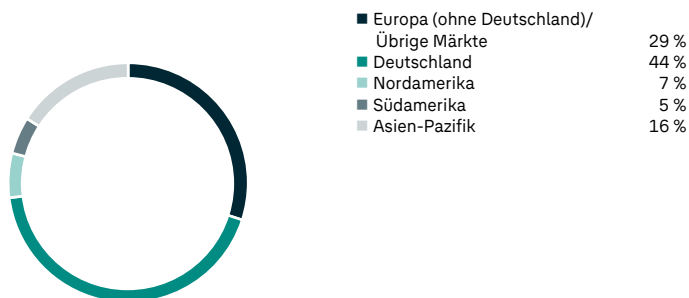
Um eine angemessene Qualitätsanmutung unserer Fahrzeuge im Wettbewerbsvergleich erreichen zu können, berücksichtigen wir regionale Kundenbedürfnisse in unseren Fahrzeug-Audits. Jede Marke legt gemeinsam mit den einzelnen Regionen fest, wie ihr Produkt dort positioniert werden soll. Dadurch stärken wir 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 2023 beschäftigten wir – die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen einbezogen – insgesamt 684.025 Mitarbeiter, das sind 1,2% mehr als Ende 2022. Ihre Verteilung auf das In- und Ausland blieb im vergangenen Jahr weitgehend stabil: Ende 2023 arbeiteten 298.687 (293.862) Mitarbeiter in Deutschland.

MITARBEITER NACH MÄRKTEN

in Prozent, Stand 31. Dezember 2023



Personalstrategie und Grundsätze der Personalpolitik

Für den Volkswagen Konzern ist die Transformation der Belegschaft im Rahmen seiner Konzernstrategie NEW AUTO als eines der Fokusthemen definiert. Außerdem haben wir das Thema in der eigenen Konzerninitiative „People & Transformation“ auf den Weg gebracht. Eine Schlüsselrolle spielt für unsere drei Markengruppen Core, Progressive und 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): Im Zuge unserer Transformation ändert sich grundlegend die Art, wie Teams im Volkswagen Konzern zusammenarbeiten. Hybride, digitale und agile Formen der Zusammenarbeit gewinnen an Bedeutung. Sie erfordern eine Anpassung der Bürowelten und Arbeitsmethoden, die kollaboratives und flexibles Arbeiten erleichtern. Gleiches gilt für Möglichkeiten, digital zusammenzuarbeiten.

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, die Transformation zielgerichtet zu begleiten 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 (Mitarbeiterengagement). Die Themen unseres gesellschaftlichen Engagements erstrecken sich von Bildung, Kultur, Diversity, Erinnerungskultur, 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 86,0 Indexpunkte erreicht, das heißt, das Zwischenziel für 2023 von 88,8 Indexpunkten wurde verfehlt. Im Vorjahr wurden 86,6 Punkte erreicht. Für die Volkswagen AG betrug der Wert für das Jahr 2023 84,7 Indexpunkte (87,1 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 und Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit) ohne Beschäftigte in der Entnahmephase von Zeitwertpapieren 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 2023 mit 19,2% um 1,9 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 25,6% (23,4%). Die Werte für den Frauenanteil im Management und die Internationalisierung im Top-Management werden gleichgewichtet in den Diversity-Index eingebracht, der für das Jahr 2016 auf 100 gesetzt wurde. Für das Jahr 2023 war eine Steigerung dieses Indexes auf 142 geplant. Dieses Ziel wurde mit dem Wert von 154 (140) 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, messen wir den Anteil der aktiven Belegschaft, der in der strategischen Personalplanung ab 2023 berücksichtigt ist. Die Erhebung ergibt eine Abdeckung von 34,3%, was eine geringe Unterschreitung des Ziels von 35% bedeutet.
- > **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 Skaleneffekte im Zuge der Digitalisierung und durch die Nutzung der 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 (ohne Mitarbeiter in der Entnahmephase von Zeitwertpapieren) – bis 2030 um 35% auf 30 Stunden im Jahr zu erhöhen. Der Ausgangswert liegt bei 22,3 Stunden und bildet den Durchschnitt der Basisjahre 2015 bis 2019. Die Wahl der Basisjahre ist begründet durch 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 war 24,0 Stunden. Sie wurde mit durchschnittlich 22,1 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.

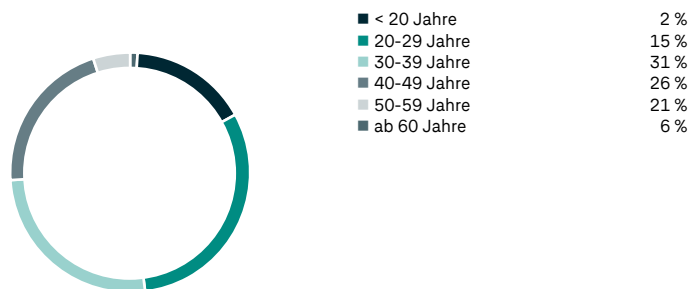
Mitarbeitern im Volkswagen Konzern steht ein breites Spektrum von Qualifizierungsmaßnahmen entlang der Berufsfamilien zur Verfügung. Hierzu gehören alle Mitarbeiter, die ihre Tätigkeit auf Basis einer gemeinsamen Fachlichkeit ausüben und dafür verwandte Kompetenzen benötigen. Die fachlichen und überfachlichen 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 IT und Marken IT, der Technischen Entwicklung und CARIAD im Einsatz. Im November 2023 ist der fünfte Jahrgang in dieses innovative Transformationsprogramm gestartet. 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 die innovativen Programmierschulen in Wolfsburg, Berlin und Prag in Kooperation mit der gemeinnützigen École 42. Im Jahr 2023 lernten im Durchschnitt 882 Studenten in Berlin, Wolfsburg und Prag von- und miteinander in diesem innovativen Ausbildungskonzept.

ALTERSSTRUKTUR DER BELEGSCHAFT

Anteil zum 31. Dezember 2023 in Prozent



Berufsausbildung und duales Studium

Herzstück der Qualifizierung bei Volkswagen sind die Berufsausbildung sowie das duale Studium. Zum Jahresende 2023 bildete der Volkswagen Konzern 17.081 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. Zudem haben wir 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 2023 lag der Frauenanteil in der aktiven Belegschaft (ohne Mitarbeiter in Entnahmephase Zeitwertpapiere) in der ersten Führungsebene bei 15,3% und in der zweiten bei 21,5%. Über die erreichten Ist-Stände sowie die aktuellen Zielpfade werden Konzernvorstand und Aufsichtsrat regelmäßig unterrichtet.

FRAUENANTEIL VOLKSWAGEN KONZERN

Stand 31. Dezember

%	2023	2022
Beschäftigte	18,7	18,1
Auszubildende ¹	20,6	20,3
Management gesamt	18,7	16,8
Managementkreis	21,0	18,8
Oberer Managementkreis	14,5	13,5
Top-Managementkreis	11,1	9,8

¹ ohne Scania und Navistar

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 zur Vereinbarung von Zielquoten bei 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 zählt „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. Um die Zusammenarbeit der Teams unter den veränderten Voraussetzungen zu stärken, bieten wir flankierende Formate der Wissensvermittlung und Qualifizierung zum Thema virtuelle und hybride Kollaboration an.

Aus der hybriden Zusammenarbeit ergeben sich auch neue Anforderungen an die Gestaltung von Büroflächen. Vor diesem Hintergrund testen wir in einigen Büroumgebungen (beispielsweise bei der Volkswagen AG, Audi und Porsche) derzeit „Desk Sharing“-Modelle, mit dem Ziel, die Arbeitswelten bei Volkswagen moderner zu gestalten. Auch in den Produktionsstätten investieren wir in zeitgemäße Arbeitsumgebungen. Am Standort Wolfsburg erneuern wir beispielsweise sukzessive mehrere hundert Sozialräume, unter anderem mit finanzieller Unterstützung des Modernisierungsfonds. Auf Antrag der Werke und Fachbereiche werden im Durchschnitt jährlich 25 Mio. € aus dem Modernisierungsfond ausgeschüttet, der Umfang des Fonds beträgt 125 Mio. € über eine Laufzeit von fünf Jahren.

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.

Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz

Neben der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen ist es unser Anspruch, den Schutz und die Förderung der physischen und psychischen Gesundheit zu schützen und zu fördern sowie 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 2023 erfasste 129 Gesellschaften in 48 Ländern. Von den 588.072 Mitarbeitern in den erfassten Gesellschaften beteiligten sich 464.749. Das entspricht einer Beteiligungsquote von 79%. 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 2023 bei 82,5 von 100 möglichen Indexpunkten. Damit liegt der im Jahr 2023 erreichte Wert knapp über dem Wert des Vorjahres, der sich auf 82,4 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)

Der Volkswagen Konzern treibt seine Transformation zum Anbieter nachhaltiger Mobilität weiter voran. Die IT spielt dabei eine immer wichtigere Rolle – sowohl im Fahrzeug als auch innerhalb des Unternehmens sowie bei der Erschließung neuer Geschäftsmodelle.

Digitalisierte Lieferketten, automatisierte und KI-optimierte Fertigungsprozesse, ein datengesteuertes Management der Nachhaltigkeitsziele und ein nahtloses Zusammenspiel aus analogem und digitalem Kundenerlebnis sind Elemente dieser Transformation.

Der Geschäftsbereich „IT“ des Vorstands hat auf Basis einer fundierten Bestandsaufnahme mit der Funktionalbereichsstrategie NEW IT ein Zielbild mit folgenden Fokusthemen entwickelt:

- > Die Aktualisierung, Bereitstellung und stetige Optimierung 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 soll durch agile Entwicklung stetige Verbesserung und Weiterentwicklung ermöglichen und schneller zu messbarem Geschäftsnutzen führen.
- > Das systematische Nutzen und Bereitstellen von Daten in der gesamten Organisation zur Optimierung von Produkten, Prozessen und der Unternehmensgovernance. Daten sollen künftig – unter Einhaltung der relevanten und jeweils gültigen Datenschutzanforderungen – zum Werttreiber für Innovationen, neue Geschäftsmodelle, eine personalisierte Kundenansprache und bessere Unternehmenssteuerung über alle Marken und Gesellschaften hinweg werden.

Mit der Strategie NEW IT wurde die IT- und Daten-Organisation auf die Anforderungen der kommenden Jahre ausgerichtet. Dabei wird die IT-Strategie konsequent in Sprints mit dem Fokus „Business Impact & Speed“ (Geschäftsnutzen und Geschwindigkeit) vorangetrieben. Durch die Einführung einer neuen agilen Produktorganisation soll die Geschwindigkeit bei der Entwicklung und Bereitstellung von digitalen Produkten deutlich erhöht werden. Hierbei arbeiten IT und Geschäftsbereiche in funktionsübergreifenden Teams agil, kundenzentriert und in kurzen Entwicklungszyklen gemeinsam an neuen digitalen Produkten. Durch die konsequente Modularisierung großer IT-Programme in solche Sprints soll die Komplexität dieser Projekte deutlich reduziert werden. Die Projekte sollen dadurch nicht nur effizienter und schneller umgesetzt werden, sondern auch eher zu Ergebnissen und Geschäftsnutzen führen.

Mit der fachlichen Anbindung der Chief Information Officers (CIOs) der Markengruppen Core, Progressive, Sport Luxury und der Volkswagen Financial Services AG an den Geschäftsbereich „IT“ des Vorstands sollen eine einheitliche, strategische Ausrichtung sichergestellt sowie das Heben von Synergien und die Nutzung von Skaleneffekten weiter vorangetrieben werden. Die systematische Identifizierung und das konzernweite Teilen von in der Praxis bereits erfolgreich umgesetzten Projekten bei einzelnen Marken oder Gesellschaften – sogenannten Best Practices – sorgt für effektiven Wissenstransfer innerhalb des Unternehmens, schont Ressourcen und sorgt für mehr Tempo und Effizienz. Das Schaffen einer markenübergreifenden und somit konzernweiten Transparenz der IT-Kosten ist dabei ein essenzieller Faktor zur Ableitung von strategischen Entscheidungen für die Zukunft. Die Reduzierung der IT-Gremienlandschaft um 50% sorgt zudem für die Beschleunigung solcher Entscheidungen.

Die Verfügbarkeit der IT-Infrastruktur bei allen Marken und Gesellschaften hat 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 im Berichtsjahr noch weitere Funktionen für die einfache, konzernweite digitale Zusammenarbeit implementiert. Weiterhin schafft die ganzheitliche Umsetzung einer konzernweiten Datenstrategie die Möglichkeit, durch datenbasierte Lösungen und künstliche Intelligenz übergreifende Nutzen zu erzeugen. Darüber hinaus sichert der Ausbau von strategischen IT-Partnerschaften sowie der markenübergreifenden Partner- und Ressourcensteuerung externe Kapazitäten.

Software-Entwicklung

Der Geschäftsbereich „IT“ des Vorstands verantwortet die schnelle und bedarfsgerechte Entwicklung von Software- und IT-Lösungen für den Konzern. Die Umsetzung erfolgt unter anderem in den weltweiten Software Development Centern (SDC). Das strategische Ziel besteht darin, den Anteil der Eigenleistungen in Softwareprodukten für kritische Geschäftsprozesse zu sichern und sukzessiv auszuweiten.

Weiterhin stehen 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 Strategie sowie die Sicherung des geistigen Eigentums in Form des Quellcodes von Softwareprodukten.

Nutzung von Digitalisierung und IT-Lösungen

Der digitale Wandel wird durch den Vorstand stetig begleitet und unterstützt. Der Konzern-Vorstandsausschuss Digitale Transformation befasst sich mit der marken- und geschäftsbereichsübergreifenden digitalen Transformation der Unternehmensprozesse. Er steuert das IT-Projektportfolio, fördert den digitalen Kulturwandel sowie Innovationen und Synergien 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 im Data:Lab in München und in Wolfsburg beschäftigen sich mit maschinellem Lernen und KI-Lösungen, die großes Potenzial für beispielsweise die Produktion, Logistik und Qualitätssicherung aufweisen können. Ziel ist eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen Mensch und Maschine, um Arbeitsabläufe zu optimieren, Fehler zu minimieren und mögliche repetitive Aufgaben zu automatisieren, damit Kapazitäten für höherwertige Aufgaben freigesetzt werden können. Mittel- und langfristig sollen Kostenersparnisse, die Erhöhung der Produktqualität und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit erzielt werden können.

Im Fokus stehen dabei Innovationsprojekte wie Smart Quality Analytics (SQA) – ein IT-System, das unter anderem zur Digitalisierung der Felddatenanalyse genutzt wird. Für die Qualitätssicherung erfasst und analysiert SQA die Daten der verbundenen Kundenfahrzeuge, unter anderem aus den Steuergeräten sowie Fehlermeldungen aus den Werkstätten. Weitere Projekte befassen sich mit der Optimierung der Reihenfolge einzelner Arbeitsschritte in der Fahrzeugfertigung (zum Beispiel Lackierreihenfolge), um Fertigungszeiten zu reduzieren und Ressourceneinsatz zu verbessern.

Im Bereich des maschinellen Lernens wird an einer intelligenten Steuerung des Energieeinsatzes am Beispiel der Druckluftsteuerung gearbeitet, um nachhaltige Energieeinsparungen und CO₂-Reduzierungen zu erzielen. Zudem werden die SDC 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, damit diese neuen Technologien konzernweit nutzbar gemacht werden. 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, effizienter und kostengünstiger.

IT-Sicherheit

Die globale Absicherung der Daten und Informationen im Volkswagen Konzern ist eine zentrale Aufgabe der IT, die im Geschäftsjahr 2023 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. Die Arbeitsergebnisse und Lösungen werden sukzessive innerhalb des Konzerns implementiert. 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. 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 Zeichen zur unternehmensübergreifenden Informations- und Datensicherheit. TISAX ist ein Zertifikat, dessen Bewertungsverfahren aus der internationalen Industrienorm und den Anforderungen der Automobilwelt vom deutschen Verband der Automobilindustrie abgeleitet wurde. Ziel ist eine sichere Verarbeitung sensibler Daten und Informationen bei unseren Lieferanten.

Aufgabe der Automotive Cyber Security ist die Abwehr von Cyber-Angriffen auf unsere Fahrzeuge im gesamten Produktlebenszyklus sowie auf das digitale Fahrzeug-Ökosystem. Basierend auf den gesetzlichen Anforderungen aus der UNECE (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.

Um unsere Kunden gegen Cyber-Angriffe zu schützen und die Rechtskonformität unserer Lösungen in Bezug auf nationale und internationale Vorschriften umzusetzen, haben wir integrierte marken- und regionsübergreifende Sicherheits-Managementsysteme für Informations- und Cyber-Sicherheit etabliert. Das durch die UNECE-Regulierung 155 geforderte Cyber-Security-Management-System wurde im Jahr 2021 mit der UNECE-CSMS-Zertifizierung und durch jährliche Überwachungs-Audits (zuletzt Mitte 2023) bestätigt. Die Absicherung des kompletten Lebenszyklus unserer Fahrzeuge und digitaler Mobilitätsdienste wird seit 2022 im Regelbetrieb weiterverfolgt.

Wichtige zentrale Prozesse der Informationssicherheit wurden auf Basis der internationalen Norm ISO 27001 auditiert und zertifiziert. Sie ist die wichtigste branchenübergreifende Norm für Informationssicherheit und unsere Grundlage zum Aufbau eines angemessenen Informationssicherheitsmanagementsystems für alle schützenswerten Informationen des Unternehmens. Dieses Informationssicherheitsmanagementsystem wird sukzessive erweitert, jährlich überprüft und in geforderten Abständen rezertifiziert.

Mit Einführung des Datenschutzmanagementsystems und der Datenschutzmanagementorganisation wurden in den vergangenen Jahren die Infrastruktur für die Umsetzung und die nachhaltige Einhaltung datenschutzrechtlicher Anforderungen in der Volkswagen AG etabliert. Die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung der Geschäftsprozesse, neue Gesetzgebungsinitiativen mit Datenschutzrelevanz sowie die starke Erhöhung der Regelungsdichte internationaler Datenschutzgesetzgebung erfordern weiterhin eine hohe Aufmerksamkeit, um eine nachhaltige Einhaltung der 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 2023 ist unter der Internetseite www.volkswagen-group.com/nichtfinanzieller-bericht-2023 in deutscher Sprache und unter www.volkswagen-group.com/nonfinancial-report-2023 in englischer Sprache spätestens ab dem 30. April 2024 abrufbar.

NACHTRAGSBERICHT

Nach dem Ende des Geschäftsjahres 2023 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 zugehörige 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 2023

Der Volkswagen Konzern hat gemäß EU-Taxonomie für das Geschäftsjahr 2023 erstmals über alle Umweltziele zu berichten. Neben Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel wurden nun die vier weiteren Umweltziele Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung sowie Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme 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 zu einem Anbieter nachhaltiger Mobilität 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 einem der fünf weiteren Umweltziele Rechnung tragen.

Die Zuordnung unserer Aktivitäten des fahrzeugbezogenen Geschäfts sowie von Power Engineering zu den in der EU-Taxonomie im Umweltziel Klimaschutz aufgeführten Wirtschaftstätigkeiten ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Die dynamische Entwicklung der Regularien zur EU-Taxonomie kann in Zukunft zu Anpassungen der Wirtschaftstätigkeiten führen.

Wirtschaftstätigkeit gemäß EU-Taxonomie	Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit	Zuordnung im Volkswagen Konzern
Umweltziel: Klimaschutz		
3. Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren		
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff.	Power Engineering
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von CO ₂ -armen Fahrzeugen, Schienenfahrzeugen und Schiffen.	Fahrzeugbezogenes Geschäft
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	Herstellung von Technologien, die auf eine erhebliche Verringerung der Treibhausgasemissionen in anderen Wirtschaftssektoren abzielen, sofern diese Technologien nicht unter die anderen Wirtschaftstätigkeiten des verarbeitenden Gewerbes/der Herstellung von Waren fallen.	Power Engineering
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von Automobil- und Mobilitätssystemen und -komponenten, die für die Bereitstellung und Verbesserung der Umweltleistung des Fahrzeugs von wesentlicher Bedeutung sind.	Fahrzeugbezogenes Geschäft
9. Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen		
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	Forschung, angewandte Forschung und experimentelle Entwicklung im Bereich von Lösungen, Prozessen, Technologien, Geschäftsmodellen und anderen Produkten für die Verringerung oder Vermeidung oder den Abbau von Treibhausgasemissionen, bei denen die Eignung zur Verringerung oder Vermeidung oder zum Abbau von Treibhausgasemissionen bei den Wirtschaftstätigkeiten, auf die abgezielt wird, wenigstens in einem einschlägigen Umfeld im Einklang mit mindestens dem Technologie-Reifegrad 6 nachgewiesen wurde.	Power Engineering

Wirtschaftstätigkeiten fahrzeugbezogenes Geschäft

Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von 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 substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu gehören alle vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) des Volkswagen Konzerns. Bis zum 31. Dezember 2025 gilt dies darüber hinaus für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit 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-6-Norm Stufe E entsprachen.

Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“

Im Berichtsjahr wurde die EU-Taxonomie um diese Wirtschaftstätigkeit erweitert, damit auch die Komponenten berücksichtigt werden, die eine Schlüsselrolle bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen spielen. Wir ordnen hier den Verkauf an Dritte der von uns produzierten Motoren und Aggregate für vollelektrische Fahrzeuge zu; dies umfasst im Wesentlichen den Verkauf dieser Komponenten an unsere chinesischen Joint Ventures.

Weitere Aktivitäten, die mit dem originären fahrzeugbezogenen Geschäft unmittelbar zusammenhängen und unseres Erachtens ebenfalls diesen Wirtschaftstätigkeiten zuzuordnen sind, berücksichtigen wir zunächst nicht beziehungsweise interpretieren diese zunächst als nicht taxonomiefähig, da zum heutigen Stand der Regelungen der EU-Taxonomie noch unklar ist, wo sie gemäß EU-Taxonomie zu erfassen wären. Darunter fallen insbesondere der Verkauf von weiteren Motoren und Aggregaten sowie Teilelieferungen, der Handelsverkauf konzernfremder Produkte und die lizenzierte Fertigung durch Dritte. Sicherungsgeschäfte und einzelne Tätigkeiten, die wir im Konzernabschluss vor allem unter „Sonstige Umsatzerlöse“ abbilden, sind nach aktueller Einschätzung keiner Wirtschaftstätigkeit der EU-Taxonomie zuzuordnen und wurden von uns daher zunächst als nicht taxonomiefähig eingestuft.

Wirtschaftstätigkeiten Power Engineering

Im Bereich Power Engineering haben wir unsere Aktivitäten hinsichtlich der Klassifizierung gemäß EU-Taxonomie analysiert und diese mit Ausnahme des Neubaugeschäfts mit Schwerölmotoren sowie einzelner Komponenten zur Förderung und Verarbeitung fossiler Energieträger als taxonomiefähig identifiziert. Um darüber hinaus für einzelne Aktivitäten den substantiellen Beitrag zum Klimaschutz nachweisen zu können, haben wir eine systematische, parametrisierte Methode zur Berechnung der Lebenszyklus-Treibhausgas (THG)-Emissionen entwickelt, die den Anforderungen des Einzelmaschinen- und Anlagenbaus gerecht wird. Dieser Ansatz wurde für erste Projekte durch einen unabhängigen Dritten bestätigt und soll zukünftig auf weitere Anwendungsfälle ausgedehnt werden.

Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“

Unsere Aktivitäten in Bezug auf die Herstellung von Anlagen für die Erzeugung von Wasserstoff sind taxonomiefähig: Hierzu zählen die von uns hergestellten Elektrolyseure sowie die durch uns errichteten kompletten Wasserstoff-Anlagen. Für den substantiellen Beitrag ist darüber hinaus ein Nachweis bezüglich der Lebenszyklus-THG-Emissionen des später vom Nutzer der Anlage hergestellten Wasserstoffs zu erbringen, was in Abhängigkeit von der zur Elektrolyse verwendeten Energiequelle steht.

Die Herstellung von Anlagen zur Verwendung von Wasserstoff, wie sie für eine wasserstoffbasierte Energie- und Rohstoffversorgung benötigt werden, leistet einen substantiellen Beitrag zum Klimaschutz. Hierzu zählen die von uns hergestellten Kompressoren für den Transport, die Verdichtung oder die Verflüssigung von Wasserstoff, Tanks und Equipment zur Speicherung von Wasserstoff sowie Reaktoren und Anlagen zur Verarbeitung von Wasserstoff zu wasserstoffbasierten synthetischen Brennstoffen.

Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer 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 Sektor-Kopplung, zum Beispiel Wärmepumpen, sowie alle Lösungen für die Abscheidung, anschließende Speicherung oder erneute Nutzung von CO₂ (Carbon Capture Utilisation and Storage Technologie, CCUS). Diese Aktivitäten werden durch das Service-und-After-Sales-Geschäft komplettiert, das die Ertüchtigung und Modernisierung bestehender Anlagen umfasst. Zum Beispiel rüsten wir durch sogenannte „Retrofits“ die maritime Bestandsflotte technisch so um, dass Einsparungen von CO₂-Emissionen ermöglicht werden.

Für den substantiellen Beitrag zur Wirtschaftstätigkeit 3.6. ist nachzuweisen, dass die Verwendung des hier berichteten Produkts erhebliche Einsparungen an Lebenszyklus-THG-Emissionen im Vergleich zu der am Markt verfügbaren leistungsfähigsten Alternative ermöglicht. Die Betrachtung der Lebenszyklus-THG-Emissionen des Produkts selbst reicht für den Nachweis nicht aus, vielmehr ist zusätzlich die Differenz zu den Emissionen der Alternativtechnologie zu berechnen und zu bewerten. Dazu wenden wir die systematische, parametrisierte Methode zur Berechnung der Lebenszyklus-THG-Emissionen auf die von uns hergestellten Industrielösungen CCUS, Großwärmepumpen, Energiespeichersysteme und Anwendungen in der Papierindustrie an.

Wirtschaftstätigkeit 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation“

Hierunter fällt gemäß Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit unter anderem die angewandte Forschung im Bereich von Technologien zur Verringerung oder Vermeidung von Treibhausgasemissionen. Wir ordnen hier unser Lizenzgeschäft ein, über das wir unsere Entwicklungsleistungen in Form von Fertigungsunterlagen zur Verfügung stellen, auf Basis derer unsere Lizenznehmer berechtigt sind, entsprechende Gas- und/oder Dual-Fuel-Motoren zu fertigen.

DO NO SIGNIFICANT HARM (DNSH)

Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“, 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ sowie 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ und 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ analysiert.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft wurde die jeweilige Analyse im Wesentlichen auf Ebene der Produktionsstandorte durchgeführt, an denen heute oder zukünftig Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse sowie Komponenten gefertigt werden, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ erfüllen beziehungsweise gemäß unserer Fünfjahresplanung künftig erfüllen sollen – auf Basis der aktuell gültigen Vorschriften. Von den rund 40 einbezogenen Standorten liegt der Großteil in der EU sowie einzelne in Großbritannien, der Türkei, Südafrika, den USA, Mexiko, Brasilien, Argentinien sowie China und Indien. Es wurden auch die Standorte einbezogen, die spezifische Komponenten für elektrifizierte Fahrzeuge herstellen.

Für den Bereich Power Engineering wurde die jeweilige Analyse im Wesentlichen auf Ebene der Standorte durchgeführt, an denen entsprechende Komponenten für die Systeme gefertigt werden beziehungsweise die Versorgungskette verantwortet wird, welche die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeiten 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ sowie 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ erfüllen beziehungsweise gemäß unserer Fünfjahresplanung künftig erfüllen sollen. Dies sind fünf Standorte in Deutschland sowie je einer in der Schweiz und in Schweden.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die Auslegungsunsicherheiten unterliegen, und geht teilweise über die im laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Regularien hinaus. Zudem führt die Anwendung der EU-Taxonomie für Standorte außerhalb der EU aufgrund der dort gegebenenfalls abweichenden geltenden Gesetzeslage zu besonderen Herausforderungen. Im Folgenden stellen wir unsere Interpretation und die wesentlichen Analysen dar, mit denen wir untersucht haben, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag. Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir die Anforderungen der DNSH-Kriterien im Berichtsjahr im fahrzeugbezogenen Geschäft für die Pkw, leichte Nutzfahrzeuge und Komponenten produzierenden Standorte, die Standorte der europäischen Lkw- und Bus-Marken 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 (RCP8.5) und auf dem Shared-Socioeconomic-Pathway (SSP5-8.5) 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

Wesentliche Bestandteile des Umweltmanagementsystems von Volkswagen sind eine umweltgerechte Abfallwirtschaft in der Produktion, eine Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und eine lange Lebensdauer der Produkte. In seinen Umweltgrundsätzen, im Weißbuch Gesamtfabrik sowie in der goTOzero-Strategie definiert Volkswagen Vorgaben zur Kreislaufwirtschaft.

Die Anforderungen im Produktbereich für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge werden durch die Umsetzung der gesetzlichen End-of-Life-Vehicle-Anforderungen in Verbindung mit der Typprüfung der Fahrzeugmodelle berücksichtigt. Darüber hinaus hat jede Marke Ziele und Maßnahmen zum Einsatz von Rezyklaten, die in den Neufahrzeugen wieder eingesetzt werden.

Für Lkw und Busse wurde auf Ebene der jeweiligen Marke überprüft, inwiefern lokale Gesetzgebungen oder interne Regularien die spezifischen Anforderungen abdecken.

Im Bereich Power Engineering liegt ein großer Hebel zur Kreislaufwirtschaft insbesondere in einer langen Lebensdauer der Produkte, unterstützt unter anderem durch unser Retrofit-Geschäft.

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Um als ökologisch nachhaltig zu gelten, darf eine Wirtschaftstätigkeit im Vergleich zur Lage vor Beginn der Tätigkeit nicht zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Boden führen.

Insgesamt ist der Automobilsektor bereits stark reguliert, erkennbar unter anderem an der öffentlich zugänglichen Global Automotive Declarable Substance List (GADSL). Durch implementierte Freigabe- und Kontrollprozesse soll die Einhaltung der für den laufenden Geschäftsbetrieb gültigen gesetzlichen Vorschriften und internen Regelungen sichergestellt werden. In diesem Zusammenhang setzen wir uns in unseren Analysen und Bewertungen auch bereits mit dem Einsatz alternativer Substanzen auseinander.

Im Juli 2023 hat die EU-Kommission das DNSH-Kriterium der EU-Taxonomie neu gefasst. Es besteht Interpretationsspielraum, welche Auswirkungen sich aus den geänderten Anforderungen an interne Prozesse hinsichtlich Substitutionsprüfungen in Bezug auf besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern, SVHC) für das Berichtsjahr 2023 ergeben.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft sind bereits heute Vorgaben und Prozesse etabliert, die grundsätzlich vorsehen, dass SVHC zu vermeiden und zu ersetzen sind. Darauf aufbauend beziehen wir in unsere Analysen produktive Prozessmaterialien sowie fahrzeugbezogene Bauteile der vollelektrischen Fahrzeuge hinsichtlich der enthaltenen Stoffe und der Lieferanten ein, um die Substituierbarkeit der SVHC unter anderem unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien zu bewerten. Die Ausgestaltung der umzusetzenden Prozesse inklusive Dokumentation einer Substitutionsprüfung gemäß den geänderten Anforderungen der EU-Taxonomie verproben wir anhand von Pilotprojekten. Für Standorte der Lkw- und Bus-Marken, die ausschließlich außerhalb des europäischen Wirtschaftsraums agieren, konnte der Nachweis zur Erfüllung der neuen Regelungen unter anderem aufgrund unzureichender Vorlaufzeit zur Implementierung noch nicht erbracht werden.

Im Bereich Power Engineering sind in den entsprechenden Prozessen Abfragen zu Substitutionsprüfungen sowie Vorgaben zur Durchführung dieser Prüfungen enthalten.

Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu Biodiversität und Ökosystemen sind die relevanten Gebiete identifiziert worden. Soweit biodiversitätssensible Gebiete in der Nähe eines Standorts liegen, wurde überprüft, ob eine naturschutzfachliche Prüfung durchgeführt wurde und ob aus umweltrechtlichen Genehmigungen naturschutzfachliche Maßnahmen auferlegt und umgesetzt worden sind. Ferner wurde geprüft, ob Veränderungen am Erhaltungszustand eines Gebiets aufgetreten sind.

MINDESTSCHUTZ (MINIMUM SAFEGUARDS)

Zu den Rahmenwerken zum Mindestschutz zählen die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO) sowie die Internationale Charta der Menschenrechte. Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir die Anforderungen der Minimum Safeguards im Berichtsjahr erfüllen.

Als global agierendes Unternehmen nimmt der Volkswagen Konzern seine unternehmerische Menschenrechtsverantwortung an, bekennt sich zu diesen Übereinkommen und Erklärungen und bekräftigt seine Zustimmung zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen. Der Volkswagen Konzern hat im Jahr 2022 die Funktion des Menschenrechtsbeauftragten besetzt, dessen Schwerpunkte in den Überwachungs-, Überprüfungs- und Beratungsaufgaben im Sinne des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) liegen.

Zur Vermeidung menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken schreibt das LkSG bestimmte Sorgfaltspflichten vor. Dazu zählen unter anderem die Durchführung von Risikoanalysen, die Verankerung von Präventionsmaßnahmen, Abhilfemaßnahmen sowie die Bereitstellung eines Beschwerdemechanismus. Die Sorgfaltspflichten gelten sowohl für den eigenen Geschäftsbereich des Volkswagen Konzerns als auch für seine Lieferkette. Im Berichtsjahr haben die verantwortlichen Fachbereiche eine Risikoanalyse auf Basis fragebogenbasierter Abfragen in den Konzerngesellschaften des eigenen Geschäftsbereichs durchgeführt. Dies schließt alle auch im Rahmen der DNSH-Kriterien überprüften Standorte mit ein. Für die im Rahmen der Analyse identifizierten Risiken erhielten die Gesellschaften risikospezifische Maßnahmen, die sie verpflichtend umsetzen mussten. Für bereits bekannte Risiken haben wir damit begonnen, Präventionsmaßnahmen zu überarbeiten, einzuleiten und gegebenenfalls um weitere Maßnahmen zu ergänzen. Der Umsetzungsstand der Maßnahmen wird von Konzernseite laufend überwacht. Sofern Verletzungen der Rahmenwerke festgestellt werden, sind Abhilfemaßnahmen einzuleiten und auf ihre Wirksamkeit zu prüfen.

Den Geschäftsbeziehungen mit unseren Geschäftspartnern legen wir unter anderem 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 Zuordnung von Maßnahmenpaketen, um die erkannten Verstöße abzustellen. Zudem wurden im Berichtsjahr Schulungen für Zulieferer implementiert sowie Vor-Ort-Prüfungen bei Lieferanten mit erhöhter Risikoexposition durchgeführt. Um den internationalen Rahmenwerken und Anforderungen sowie insbesondere dem LkSG 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.

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 2023. 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 Leis-

tungen. 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 2023 auf 322,3 Mrd.€ beliefen (siehe hierzu auch Anhangangabe „Umsatzerlöse“ zum Konzernabschluss; Vorjahreswerte wurden angepasst: siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ entfielen davon 294,0 Mrd.€ beziehungsweise 91,2% vom Konzernumsatz, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Hierin enthalten sind die Umsatzerlöse nach Erlösschmälerungen aus dem Verkauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen einschließlich der Motorräder, aus Originalteilen, aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft, aus Zinsen und ähnlichen Erträgen sowie Umsatzerlöse, die unmittelbar mit den Fahrzeugen in Zusammenhang stehen wie zum Beispiel Werkstatteleistungen und Services.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ entfielen taxonomiefähige Umsatzerlöse in Höhe von 165 Mio.€ beziehungsweise 0,1% vom Konzernumsatz. Hierin enthalten ist der Verkauf von Motoren und Aggregaten für vollelektrische Fahrzeuge an Dritte.

Von den taxonomiefähigen Umsatzerlösen der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ hielten 36,6 Mrd.€ die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu zählen alle unsere vollelektrischen Fahrzeuge sowie ein Großteil der Plug-in-Hybride. Im Jahr 2023 waren dies 799 Tsd. Fahrzeuge und damit rund ein Drittel mehr als im Vorjahr. Ihr Anteil am relevanten Absatz – ohne die Fahrzeuge der chinesischen Joint Ventures – stieg auf 12,7 (11,1)%. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge machten mit 797 Tsd. Fahrzeugen den Großteil aus; Lkw und Busse verzeichneten einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr, in dem noch Busse, die den Anforderungen der Euro-6-Norm Stufe E entsprachen, mitgezählt wurden. Der Absatz vollelektrischer Fahrzeuge (BEV) legte im Vergleich zum Vorjahr sehr stark zu. Zudem hielten die taxonomiefähigen Umsatzerlöse der Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird.

Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes erfüllten im fahrzeugbezogenen Geschäft 36,5 (26,1) Mrd.€, das sind 11,3 (9,4)% vom Konzernumsatz, die Taxonomiekonformität; davon betreffen die erstmals auszuweisende Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ 165 Mio.€. Auf unsere BEV-Modelle entfielen 27,8 Mrd.€ beziehungsweise 8,6% vom Konzernumsatz.

Im Bereich Power Engineering verzeichneten unsere Aktivitäten im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ Umsatzerlöse in Höhe von 28 Mio.€, die vollständig taxonomiekonform sind (Vorjahr: 18 Mio.€). Der Anstieg der taxonomiekonformen Umsatzerlöse ist auf die Geschäftsausweitung zurückzuführen. Der Großteil der taxonomiefähigen Umsatzerlöse im Bereich Power Engineering war der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ zuzuordnen (3,1 Mrd.€), von denen 68 Mio.€ taxonomiekonform sind. Im Berichtsjahr konnten die komplexen Anforderungen an die Nachweisführung erstmals für einen Teil der Aktivitäten erbracht werden. Weitere 58 Mio.€ trug die Wirtschaftstätigkeit 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation“ zu den taxonomiefähigen Umsatzerlösen bei.

An den gesamten Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2023

- > taxonomiefähige Umsatzerlöse: 297,4 (256,9) Mrd.€, das entspricht einem Anteil von 92,3 (92,0)%
- > taxonomiekonforme Umsatzerlöse: 36,6 (26,1) Mrd.€, das entspricht einem Anteil von 11,4(9,4)%.

UMSATZERLÖSE 2023

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	297.359	92,3	36.847	11,4	J/N	J	36.644	11,4
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	294.049	91,2	36.586	11,4	J/N	J	36.383	11,3
davon taxonomiekonforme BEV							27.759	8,6
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	165	0,1	165	0,1	J	J	165	0,1
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	28	0,0	28	0,0	J	J	28	0,0
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	3.059	0,9	68	0,0	J	J	68	0,0
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	58	0,0	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	24.925	7,7						
Gesamt (A + B)	322.284							

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 2023 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 2023 beliefen sich im Volkswagen Konzern die so definierten Zugänge auf

- > 12,3 Mrd. € aus immateriellen Vermögenswerten
- > 14,8 Mrd. € aus Sachanlagen
- > 33,0 Mrd. € aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien.

Hinzuzuzählen sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2023 bei 1,4 Mrd. € lagen. Somit ergaben sich insgesamt gemäß EU-Taxonomie zu berücksichtigende Investitionsausgaben in Höhe von 61,5 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 61,1 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 markenbezogene oder markenübergreifende Verteilungsschlüssel angewendet, für Produktionsgesellschaften Verteilungsschlüssel auf Basis des Standorts. Das bedeutet, dass Investitionen an Standorten, die gemäß der zugrunde gelegten Mittelfristplanung innerhalb der nächsten fünf Jahre ausschließlich 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 20,1 Mrd. €.

Taxonomiekonform waren unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes Investitionsausgaben in Höhe von 20,0 (16,9) Mrd. €, das sind 32,6 (34,5)% der gesamten Investitionsausgaben des Konzerns. Davon entfielen 5,9 Mrd. € auf immaterielle Vermögenswerte, 6,3 Mrd. € auf Sachanlagen sowie 7,9 Mrd. € auf vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Für unsere vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) sind darin Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten von 4,9 Mrd. € und Zugänge zu den Sachanlagen von 6,1 Mrd. € enthalten. Der Anstieg der taxonomiekonformen Investitionsausgaben in Höhe von 3,1 Mrd. € ist auf die zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Fahrzeugprojekte im Sinne der EU-Taxonomie zurückzuführen.

Im Berichtsjahr haben wir taxonomiekonforme Investitionsausgaben der Geschäftsjahre 2021 und 2022 auf Basis des im Oktober 2022 aktualisierten Green Finance Framework mit der Begebung von Anleihen (Green Bonds) in Höhe von 3,5 Mrd. € refinanziert. Dazu wurden nur Investitionsausgaben im Zusammenhang mit vollelektrischen Fahrzeugen einbezogen.

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 vollelektrische Fahrzeuge. Im Berichtsjahr wurden die restlichen 91 Mio. € verwendet, wovon 46 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 32,5 (34,3)%.

Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben im Bereich Power Engineering sind zum einen mit 37 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“, zum anderen mit 85 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 37 Mio. € ausgewiesen werden, die jeweils zur Hälfte auf immaterielle Vermögenswerte und auf Sachanlagen entfielen. Für die „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ konnten 24 Mio. € der Investitionsausgaben als taxonomiekonform ausgewiesen werden, die zu mehr als 90% auf Sachanlagen entfielen.

An den gesamten Investitionsausgaben des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2023

- > taxonomiefähige Investitionsausgaben: 61,3 (48,9) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 99,6 (99,6)%
- > taxonomiekonforme Investitionsausgaben: 20,1 (16,9) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 32,7 (34,5)%.

INVESTITIONSAUSGABEN 2023

Wirtschaftstätigkeiten	INVESTITIONS- AUSGABEN		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN- HALTUNG DNSH- KRITERIEN	EIN- HALTUNG MINDEST- SCHUTZ	TAXONOMIEKONFORME INVESTITIONS- AUSGABEN	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	61.250	99,6	20.188	32,8	J/N	J	20.091	32,7
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	61.129	99,4	20.126	32,7	J/N	J	20.029	32,6
davon Zugänge aktivierte Entwicklungskosten BEV							4.920	8,0
davon Zugänge Sachanlagen BEV							6.107	9,9
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	-	-	-	-	-	-	-	-
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	37	0,1	37	0,1	J	J	37	0,1
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	85	0,1	24	0,0	J	J	24	0,0
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	221	0,4						
Gesamt (A + B)	61.472							

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 5,7 (4,9) Mrd.€ entfielen rund 85% auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten. Der absolute Anstieg der taxonomiekonformen Betriebsausgaben 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 43,2 (42,7)% auf 42,9 (42,0)%.

Die taxonomiefähigen Betriebsausgaben im Bereich Power Engineering sind zum einen mit 9 Mio.€ der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“, zum anderen mit 219 Mio.€ der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ zuzurechnen. Für Letztgenannte wurde für nicht direkt zuordenbare Betriebsausgaben 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 9 (4) Mio.€ ausgewiesen werden, die auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen. Für die „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ waren es 61 Mio.€ der Betriebsausgaben, von denen knapp zwei Drittel auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen. Nicht direkt zuordenbaren Betriebsausgaben wurden auf Basis des geplanten taxonomiekonformen Umsatzes geschlüsselt.

BETRIEBSAUSGABEN 2023

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	13.120	98,9	5.834	44,0	J/N	J	5.807	43,8
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	12.893	97,2	5.764	43,5	J/N	J	5.737	43,2
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	-	-	-	-	-	-	-	-
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	9	0,1	9	0,1	J	J	9	0,1
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	219	1,6	61	0,5	J	J	61	0,5
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	145	1,1						
Gesamt (A + B)	13.265							

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, die 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 8 (9) Mrd. € dem CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zuzuordnen, von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben waren es 3 (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 90 (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“ sowie die Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ des Umweltziels Klimaschutz.

Für die „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ haben wir anhand des Verhältnisses der Umsatzerlöse im Berichtsjahr zu den durchschnittlichen Umsatzerlösen der Mittelfristplanung von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben 36 (26) Mio. € und von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben 8 (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 455 (300) Mio. €.

Für die „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ haben wir anhand des Verhältnisses der Umsatzerlöse im Berichtsjahr zu den durchschnittlichen Umsatzerlösen der Mittelfristplanung von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben 23 Mio. € und von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben 37 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 380 Mio. €.

**TABELLARISCHE DARSTELLUNG GEMÄß EU-TAXONOMIE
UMSATZERLÖSE 2023**

	Code	Umsatz	Umsatzanteil 2023	KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG						DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG")									
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Umsatz, 2022	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten	Kategorie Übergangstätigkeiten
Wirtschaftstätigkeiten		Euro (Mio.)	% ¹	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	% ¹	E	T
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	36.383	11,3	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	9,4	E	
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	165	0,1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	-	E	
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	CCM 3.2	28	0,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,0	E	
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	CCM 3.6	68	0,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	-	E	
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		36.644	11,4	11,4	-	-	-	-	-		J	J	J	J	J	J	9,4		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		36.644	11,4	11,4	-	-	-	-	-		J	J	J	J	J	J	9,4	E	
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-	-	-	-	-	-		-	-	-	-	-	-	-		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	257.666	80,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								81,8		
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	CCM 3.6	2.991	0,9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,9		
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	CCM 9.1	58	0,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		260.715	80,9	80,9	-	-	-	-	-								82,7		
Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		297.359	92,3	92,3	-	-	-	-	-								92,0		
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		24.925	7,7																
Gesamt (A + B)		322.284	100,0																

1. Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.
 2. J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: ,not eligible', für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
 3. EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

INVESTITIONSAUSGABEN 2023

	Code	CapEx	CapEx-Anteil 2023	KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG						DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG")						Mindestschutz	taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) CapEx, 2022	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten	Kategorie Übergangstätigkeiten
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt				
Wirtschaftstätigkeiten		Euro (Mio.)	% ¹	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	% ¹	E	T
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	20.029	32,6	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	34,5	E	
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	CCM 3.2	37	0,1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,1	E	
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	CCM 3.6	24	0,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	-	E	
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		20.091	32,7	32,7	-	-	-	-	-		J	J	J	J	J	J	34,5		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		20.091	32,7	32,7	-	-	-	-	-		J	J	J	J	J	J	34,5	E	
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-							-	-	-	-	-	-	-		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
				EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³										
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	41.099	66,9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								64,9		
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	CCM 3.6	60	0,1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		41.160	67,0	67,0	-	-	-	-	-								65,1		
CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		61.250	99,6	99,6	-	-	-	-	-								99,6		
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																			
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		221	0,4																
Gesamt (A + B)		61.472	100,0																

1. Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Investitionsausgaben des Konzerns.
 2. J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: ,not eligible', für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
 3. EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

BETRIEBSAUSGABEN 2023

	Code	OpEx	OpEx-Anteil 2023	KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG						DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG")						Kategorie Übergangstätigkeiten			
				Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt		Mindestschutz	taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) OpEx, 2022	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten
Wirtschaftstätigkeiten	Euro (Mio.)	% ¹	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J; N; N/EL ²	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	% ¹	E	T
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	5.737	43,2	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			J	J	J	J	J	42,7	E	
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	CCM 3.2	9	0,1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			J	J	J	J	J	0,0	E	
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	CCM 3.6	61	0,5	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL			J	J	J	J	J	-	E	
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		5.807	43,8	43,8	-	-	-	-	-			J	J	J	J	J	42,7		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		5.807	43,8	43,8	-	-	-	-	-			J	J	J	J	J	42,7	E	
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-	-	-	-	-	-			-	-	-	-	-	-		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	7.156	53,9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								54,4		
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	CCM 3.6	158	1,2	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,7		
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		7.314	55,1	55,1	-	-	-	-	-								56,1		
OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		13.120	98,9	98,9	-	-	-	-	-								98,9		
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																			
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		145	1,1																
Gesamt (A + B)		13.265	100,0																

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben des Konzerns.
 2 J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: ,not eligible', für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
 3 EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

Prognosebericht

Die Weltwirtschaft wird im Jahr 2024 voraussichtlich mit verringerter Dynamik wachsen. Die weltweite Pkw-Nachfrage sollte sich regional uneinheitlich entwickeln und leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Im Folgenden beschreiben wir die voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns und der Rahmenbedingungen seiner Geschäftstätigkeit. Risiken und Chancen, die eine Abweichung von den prognostizierten Entwicklungen bewirken könnten, stellen wir im Risiko- und Chancenbericht dar.

Unsere Annahmen basieren auf aktuellen Einschätzungen externer Institutionen; dazu zählen Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2023 verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich weiterhin 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; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. 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 2025 erholen und bis 2028 mit stabilen Veränderungsraten weiter wachsen wird.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa erwarten wir für 2024 ein vergleichsweise niedriges Wirtschaftswachstum. Eine große Herausforderung für Konsumenten und Unternehmen besteht in der insgesamt relativ hoch bleibenden, über den Jahresverlauf aber voraussichtlich weiter abnehmenden Inflation sowie dem vergleichsweise hohen Zinsniveau. Die Europäische Zentralbank (EZB) könnte daher bereits im Jahr 2024 erste Leitzinssenkungen durchführen, um die wirtschaftliche Lage im Euroraum zu unterstützen.

In Zentraleuropa erwarten wir für das Jahr 2024 ebenfalls eine gegenüber dem Vorjahr höhere Wachstumsrate bei anhaltenden, aber weniger dynamischen Preisanstiegen, während sich die wirtschaftliche Leistung Osteuropas nach dem starken Einbruch im Jahr 2022 infolge des Russland-Ukraine-Konflikts und dem vergleichsweise kräftigen Anstieg des Jahres 2023 weiter erholen sollte.

Für die Türkei erwarten wir ein positives, wenngleich geringeres Wachstum des BIP im Vergleich zum Berichtsjahr bei hoher Inflation und einer schwachen inländischen Währung. Die südafrikanische Wirtschaft dürfte im Jahr 2024 weiterhin von politischen Unsicherheiten und sozialen Spannungen geprägt sein, die sich

auch aus der hohen Arbeitslosigkeit ergeben. Das Wachstum wird voraussichtlich höher sein als im Vorjahr, aber weiter auf niedrigem Niveau bleiben.

Deutschland

Wir erwarten, dass das BIP in Deutschland im Jahr 2024 nur schwach wächst, während die Inflation im Jahresdurchschnitt weiter sinkt, aber vergleichsweise hoch bleibt. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt wird sich voraussichtlich verschlechtern.

Nordamerika

Wir gehen davon aus, dass das Wirtschaftswachstum in den USA im Jahr 2024 verhalten ausfällt und die Entwicklung des Arbeitsmarktes ebenfalls beeinträchtigt wird. Die US-Notenbank könnte – ähnlich wie die EZB – bereits im Jahr 2024 erste Leitzinssenkungen einleiten. Als ausschlaggebender Faktor für mögliche Anpassungen des Leitzinses spielt die weitere Inflationsentwicklung eine wesentliche Rolle, aber auch die Entwicklung des Arbeitsmarktes und die der allgemeinen konjunkturellen Lage. Das Wirtschaftswachstum in Kanada wird vermutlich verhältnismäßig gering ausfallen, die Wirtschaftsleistung von Mexiko sollte im Vergleich dazu etwas stärker wachsen.

Südamerika

Die brasilianische Wirtschaft wird aller Voraussicht nach im Jahr 2024 eine leicht positive Veränderungsrate aufweisen. In Argentinien dürfte sich die Wirtschaftsleistung weiter verschlechtern bei einer auf sehr hohem Niveau steigenden Inflation und einer abwertenden heimischen Währung.

Asien-Pazifik

Die chinesische Wirtschaft wird im Jahr 2024 voraussichtlich auf relativ hohem Niveau wachsen, wenngleich das Wachstum etwas geringer ausfallen sollte als im Berichtsjahr. Für Indien erwarten wir in 2024 ebenfalls eine relativ hohe positive Veränderungsrate des BIP. In Japan wird die Wirtschaftsleistung voraussichtlich nur ein geringes Wachstum aufweisen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Zudem können sich Unsicherheiten aus Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts und der Auseinandersetzungen im Nahen Osten verstärken und zu insbesondere steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2024 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht über dem des Vorjahres liegen. Für die Jahre 2025 bis 2028 rechnen wir weltweit mit einer wachsenden Nachfrage nach Pkw.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Für die Jahre 2025 bis 2028 gehen wir von einer weltweit wachsenden Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen aus.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa rechnen wir für 2024 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das leicht über dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird. 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 2024 mit einem Wachstum in unterschiedlich starken Ausprägungen zwischen leicht und spürbar.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen gehen wir in Westeuropa für das Jahr 2024 von einem Neuzulassungsvolumen spürbar über dem Vorjahresniveau aus. Versorgungsengpässe bei Vorprodukten sowie Rohstoffen und die daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen weiter belasten. In Frankreich und Großbritannien rechnen wir mit einem spürbaren bis deutlichen Anstieg. In Italien erwarten wir einen leichten Rückgang, in Spanien dagegen ein leichtes Wachstum.

Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2024 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich deutlich übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. In den wesentlichen Märkten dieser Region erwarten wir eine heterogene Entwicklung.

Die Zulassungen von leichten Nutzfahrzeugen auf den Märkten in Zentral- und Osteuropa werden 2024 den Vorjahreswert voraussichtlich leicht verfehlen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts.

Das Pkw-Neuzulassungsvolumen in der Türkei wird 2024 das hohe Vorjahresniveau voraussichtlich sehr stark verfehlen. In Südafrika dürfte das Marktvolumen spürbar höher als im Vorjahr sein.

Die Zahl der Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen 2024 sollte in der Türkei stark unter, in Südafrika spürbar über dem jeweiligen Vorjahresniveau liegen.

Deutschland

Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2024 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen leicht über dem Vorjahresniveau liegen wird.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen erwarten wir ebenfalls, dass die Zahl der Zulassungen 2024 den Vorjahreswert leicht übertrifft.

Nordamerika

Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt sowie in den USA rechnen wir für 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht 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 stark zunehmen werden. In Kanada wird die Zahl der Neuzulassungen voraussichtlich ebenfalls leicht über dem Niveau des Vorjahreswertes liegen. Auch 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 Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2024 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt leicht steigen wird. In Brasilien wird das Marktvolumen gegenüber 2023 voraussichtlich spürbar zunehmen. In Argentinien erwarten wir ein Neuzulassungsvolumen, das leicht unter dem Vorjahreswert liegen wird.

Asien-Pazifik

Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2024 voraussichtlich leicht über dem Vorjahresniveau liegen. Wir rechnen damit, dass sich das Marktvolumen in China ebenfalls leicht über dem Vergleichswert des Jahres 2023 bewegen wird. Dabei dürften zunehmend reichweitenstarke Plug-in-Hybridmodelle gefragt sein. Beeinträchtigungen können sich aus einer schwächer als erwartet verlaufenden wirtschaftlichen Erholung sowie aus der Verschärfung geopolitischer Spannungen ergeben. Insbesondere der Handelskonflikt zwischen China und den USA dürfte – sofern sich keine Lösung abzeichnet – das Geschäfts- und Verbrauchervertrauen weiter belasten. Den indischen und den japanischen Markt erwarten wir auf dem Vorjahresniveau.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen wird das Neuzulassungsvolumen in der Region Asien-Pazifik 2024 voraussichtlich leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen. Für den chinesischen Markt rechnen wir mit einer Entwicklung leicht unter dem Vorjahresniveau. In Indien erwarten wir für 2024 ein Volumen auf dem Niveau des Berichtsjahres. Für den japanischen Markt gehen wir von einem Volumen leicht unter dem Wert des Vorjahres aus.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Wir erwarten für 2024, 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 negativ entwickeln werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen.

Für die 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) wird ein spürbarer Marktrückgang erwartet. Im Berichtsjahr konnte bereits ein Großteil der aufgestauten Lkw-Nachfrage der letzten Jahre bedient werden, sodass sich diese im Jahr 2024 wieder normalisieren wird. 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 Rückgang an Neuzulassungen. Für Brasilien gehen wir davon aus, dass sich die Nachfrage nach einem schwachen Jahr 2023, das von einer neuen Emissionsgesetzgebung geprägt war, wieder erholen und spürbar über dem Vorjahr liegen wird.

Für die Jahre 2025 bis 2028 rechnen wir im Durchschnitt mit einem konstanten Niveau auf den relevanten Lkw-Märkten.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2024 mit einer Nachfrage spürbar über dem Niveau des Vorjahres mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen. In der Region EU27+3 erwarten wir eine Entwicklung auf dem Niveau des Vorjahres. Für den Bereich der Schulbusse in den USA und Kanada gehen wir von einem deutlichen Anstieg aus. Für den Busmarkt in Mexiko gehen wir aufgrund der sehr starken Entwicklung im Berichtsjahr von einem deutlichen Volumenrückgang aus. In Brasilien werden die Neuzulassungen voraussichtlich auf dem Niveau des Vorjahres liegen.

Für die Jahre 2025 bis 2028 erwarten wir auf den relevanten Märkten insgesamt eine im Durchschnitt konstante Nachfrage nach Bussen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

Für das Jahr 2024 rechnen wir im Bereich Power Engineering grundsätzlich mit einem weiterhin herausforderndem Marktumfeld. Die aktuelle geopolitische Lage sowie die Entwicklung der Energie- und Rohstoffpreise tragen weiterhin zur anhaltenden Verunsicherung in nahezu allen Märkten bei.

Das Marktvolumen im Bereich der Handelsschifffahrt wird im Jahr 2024 im Vergleich zum Berichtsjahr auf einem stabilen Niveau erwartet. Es wird mit einer steigenden Nachfrage nach Neubauten von Massengutfrachtern und Tankern gerechnet, während für die Nachfrage nach Containerschiffen und LNG-Tankern ein niedrigeres Niveau erwartet wird. Die Bereiche außerhalb der Handelsschifffahrt dürften im Vergleich zum Jahr 2023 auf höherem Niveau liegen. Im Bereich der Kreuzfahrtschiffe ist durch die wieder steigende Nachfrage nach Reiseaktivitäten eine Verbesserung zu erwarten. Im Markt für Passagierfähren wird ebenfalls von einem 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 zum Berichtsjahr 2023 vergleichbares Niveau bei einem weiterhin anhaltenden Wettbewerbs- und Preisdruck. Generell bleibt der Fokus auf dem Neubau von hoch effizienten Schiffen unter Einhaltung zukünftiger Emissionsziele.

Der Markt für Energieerzeugung wird sich im Jahr 2024 weiterhin im Umbruch befinden. Die Unsicherheit in Bezug auf nachhaltige und zukunftssichere Energieerzeugung wird insbesondere in den Ländern bestehen, die sich auf klare klimaneutrale Ziele festgelegt haben. Weiterhin sind die in diesen Ländern oft noch nicht vollständig ausgearbeiteten Rahmenbedingungen für den Ausbau der Infrastruktur für CO₂-neutrale Kraftstoffe ein Grund für das vorsichtige Investitionsverhalten. Im Kerngeschäft sehen wir vor allem in Europa den Bedarf an dezentralen, wasserstofffähigen Kraftwerksanlagen, außerhalb Europas wird sich die Nachfrage nach ammoniakfähigen Motoren erhöhen. Mit einem zunehmenden Anteil erneuerbarer Energien in den Versorgungsnetzen wird eine global weiter steigende Nachfrage nach Balancing-Anlagen erwartet. Diese decken den Leistungsbedarf in Dunkelflauten, wenn der Anteil erneuerbarer Energien zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit nicht ausreicht. Weiterhin wird eine positive Entwicklung der Nachfrage nach großen Elektrolyseuren sowie nach Power-to-

Methan- und Power-to-Methanol-Anlagen erwartet. Wir sehen in diesen Bereichen global ein sehr dynamisches Wettbewerbsumfeld mit neuen Anbietern und länderübergreifenden Kooperationen. Sowohl im Kerngeschäft als auch bei den Power-to-X-Lösungen wird neben den Risiken einer nach wie vor fehlenden Preisstabilität auf den Märkten und Engpässen in den Lieferketten ein starker Wettbewerbs- und Preisdruck erwartet.

Im Bereich der Turbomaschinen erwarten wir im Jahr 2024 eine anhaltende Nachfrage für neue Anwendungen im Zusammenhang mit der Energiewende und dem Klimaschutz. Unser traditionelles Geschäft wird von einem hohen Niveau aus etwas zurückgehen, vor allem im Bereich der Öl- und Gasförderung. Wir gehen allerdings von einer weiterhin hohen Auslastung der Produktionsanlagen aus, bei einem Wettbewerbsumfeld auf bisherigem Niveau.

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 2024 eine weiterhin solide Nachfrage, die sich dennoch unter dem Niveau des Berichtsjahres bewegen sollte und mit den Unsicherheiten der angespannten geopolitischen Lage behaftet ist.

In den Jahren 2025 bis 2028 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 die Märkte von den großen Einflussfaktoren der globalen Konflikte und der Entwicklung im Energiesektor beeinträchtigt sein werden.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2024 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 und die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. 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. Die im europäischen Finanzdienstleistungsgeschäft mit Einzelkunden begonnene Verschiebung von Finanzierung zu Leasing wird sich weiter fortsetzen. Integrierte Gesamtlösungen, die mobilitätsnahe Dienstleistungsmodule wie Versicherungen und innovative Servicepakete einschließen, dürften 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. Wir erwarten eine zunehmende Bedeutung des Direktgeschäfts zwischen Herstellern und Kunden. Zur Förderung dieses Geschäfts wird die nahtlose Integration von Finanzdienstleistungen in das Online-Fahrzeugangebot zunehmend wichtiger. Auch in den Jahren 2025 bis 2028 wird dieser Trend unserer Einschätzung nach anhalten.

Im Bereich der mittelschweren 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 2024 einen erhöhten Bedarf an Telematikdiensten und Serviceleistungen, mit denen sich die Gesamtbetriebskosten senken lassen. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich auch in den Jahren 2025 bis 2028 fortsetzen.

WECHSELKURSENTWICKLUNG

Im Jahr 2023 wertete der Euro im Jahresdurchschnitt gegenüber dem US-Dollar leicht auf, nachdem der Euro im Vorjahr aufgrund hoher Unsicherheit der globalen wirtschaftlichen Entwicklung vergleichsweise schwach war. Auch gegenüber dem britischen Pfund wertete der Euro im Jahresdurchschnitt leicht auf. Gegenüber den Währungen der Schwellenländer entwickelte sich der Euro heterogen. Vor allem der argentinische Peso und die türkische Lira verloren aufgrund der anhaltend außerordentlich hohen Inflationsraten gegenüber der europäischen Gemeinschaftswährung an Wert. Gegenüber dem brasilianischen Real blieb der Wert des Euro im Jahresdurchschnitt nahezu unverändert. Der mexikanische Peso war dagegen im Durchschnitt gegenüber der Gemeinschaftswährung deutlich stärker als im Jahr 2022. Der chinesische Renminbi und die Währungen einiger asiatischer Schwellenländer sowie der südafrikanische Rand werteten gegenüber dem Euro im Jahresvergleich ab. Für 2024 erwarten wir eine leichte Aufwertung des Euro im Verhältnis zum US-Dollar und rechnen mit einem ähnlichen Währungskursverhältnis zum britischen Pfund wie im Berichtsjahr. Der chinesische Renminbi, der brasilianische Real, der mexikanische Peso, der südafrikanische Rand und die türkische Lira sollten annahmegemäß in unterschiedlichem Ausmaß abwerten. Aufgrund der kritischen wirtschaftlichen Situation in Argentinien und der Unsicherheiten infolge der Präsidentschaftswahl wird für den argentinischen Peso eine starke Abwertung angenommen. Für die Jahre 2025 bis 2028 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 geldpolitische Trendwende, die im Jahr 2022 in vielen Ländern aufgrund der anhaltend hohen Inflationsraten – unter anderem infolge des Russland-Ukraine-Konflikts – begann, setzte sich im Berichtsjahr fort. Das weltweite Zinsniveau wurde im Geschäftsjahr 2023 weiter angehoben. In fast allen großen westlichen Industrieländern nahmen die nationalen Notenbanken entsprechende Anpassungen ihrer Leitzinsen vor, um die zum Teil anhaltend und vergleichsweise hohen Preissteigerungsraten weiter zu moderieren. Auch in vielen Schwellenländern waren Erhöhungen zu verzeichnen. Die weitere Veränderung der Leitzinsen in 2024 wird in den jeweiligen Ländern auf der einen Seite von der weiteren Inflationsentwicklung und auf der anderen Seite von dem Ausmaß eines möglichen wirtschaftlichen Abschwungs abhängen. Insgesamt gehen wir für 2024 von einem im Durchschnitt gegenüber dem Jahr 2023 verhältnismäßig leicht erhöhten Zinsniveau aus. Für die Jahre 2025 bis 2028 erwarten wir, dass die Zinssätze auf einem relativ hohen Niveau verharren werden.

ENTWICKLUNG DER ROHSTOFFPREISE

Nachdem im Jahr 2022 die Volatilität und Preisanstiege vieler Roh- und Einsatzstoffe aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts vergleichsweise hoch waren, beruhigten sich die Rohstoffmärkte im Geschäftsjahr 2023 weitestgehend. Insgesamt lagen die Rohstoffpreise im Vergleich zum Jahr 2022 auf einem niedrigeren Niveau. Im Gesamtjahresvergleich verringerten sich die durchschnittlichen Preise für die Rohstoffe Koks Kohle, Kobalt, Lithium, Rohöl, Nickel, Aluminium und Naturkautschuk deutlich. Die durchschnittlichen Preisrückgänge der Rohstoffe Kupfer und Blei waren vergleichsweise weniger stark ausgeprägt. Das Preisniveau der Edelmetalle Rhodium und Palladium verzeichnete im Gesamtjahresdurchschnitt ebenfalls einen deutlichen Rückgang, während der Preis für Platin im Vergleich zum Vorjahr stabil blieb. Für 2024 erwarten wir für einige Rohstoffe aufgrund der technologischen Transformation und bedingt durch Angebotsüberhänge weiterhin rückläufige Preise, während wir bei dem überwiegenden Anteil der Rohstoffe angesichts der erwarteten Erholung der globalen Wirtschaft von Preisanstiegen ausgehen. Für die Jahre 2025 bis 2028 rechnen wir mit einer weiterhin volatilen Entwicklung auf den Rohstoffmärkten.

MODELLNEUHEITEN IM JAHR 2024

Die Marke Volkswagen Pkw wird im Jahr 2024 den vollelektrischen ID.7 Tourer auf den Markt bringen. Die Modelle T-Cross und Tiguan bekommen eine Produktaufwertung. Außerdem geht die neunte Generation des Passat an den Start, die auf dem weiterentwickelten Modularen Querbaukasten MQB Evo basiert. Zum 50-jährigen Jubiläum der Ikone Golf bekommt die aktuelle Generation des Bestsellers ein Update.

Škoda wird 2024 den neuen Kodiaq und die vierte Generation des Superb einführen. Der Octavia bekommt eine Produktaufwertung. Im zweiten Halbjahr wird außerdem der vollelektrische Elroq präsentiert.

Die Marke CUPRA wird den sportlichen SUV Tavascan einführen, ihr zweites vollelektrisches Modell nach dem Born. Darüber hinaus wird CUPRA den elektrifizierten SUV Terramar vorstellen. Der Formentor wird mit einer neuen Generation von Plug-in-Hybridantrieben erhältlich sein, die im Elektrobetrieb Reichweiten von bis zu rund 100 km bieten. Der Born erhält eine Produktaufwertung.

SEAT wird den Leon aufwerten – sowohl als 5-Türer als auch als Sportstourer. Mit der neuen Generation von Plug-in-Hybridantrieben kann er im elektrischen Betrieb größere Reichweiten zurücklegen. Die Baureihe Arona wird um eine limitierte FR-Edition erweitert.

Audi präsentiert im Jahr 2024 eine Vielzahl an neuen Modellen. Allen voran starten auf der Elektro-Plattform PPE die vollelektrischen Q6 e-tron und A6 e-tron. Bei den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren folgen in der zweiten Jahreshälfte die erneuerte A5-Familie sowie der Q5. Bereits Anfang des Jahres bekam die Modellreihe A3 ein umfangreiches Update.

Porsche plant für das Jahr 2024 die Neuauflage mehrerer Modellreihen, darunter der Macan und der Panamera, sowie die Einführung von weiteren Produkthighlights.

Bentley wird 2024 sein Angebot bei Hybridfahrzeugen erweitern.

Mit dem California CONCEPT gab Volkswagen Nutzfahrzeuge bereits 2023 einen Ausblick auf den New California, der 2024 auf den Markt kommen wird.

Die TRATON GROUP wird die Elektromobilität und das autonome Fahren weiter vorantreiben.

MAN bringt 2024 mit dem MAN eTGX für den Fernverkehr und dem MAN eTGS für den Lieferverkehr die ersten vollelektrischen Langstrecken-Lkw auf den Markt.

Volkswagen Truck & Bus wird sein Modell eDelivery auf weiteren Märkten einführen.

Navistar treibt als zweite Marke der TRATON GROUP die Anwendung des integrierten 13-Liter-Antriebsstrangs über ein breites Produktportfolio voran.

Ducati führt 2024 neben der DesertX Rally die Hypermotard 698 Mono mit einem neuen leistungsstarken Einzylindermotor ein. Die beliebte Multistrada-Familie wird um die Multistrada V4 S Grand Tour sowie die sportliche Multistrada V4 RS ergänzt.

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 Innovations- und Technologiekräfte und treiben die Transformation von Volkswagen zu einem Anbieter nachhaltiger Mobilität voran. Dabei wollen wir unsere Skalenvorteile nutzen und größtmögliche Synergien heben.

In unserer aktuellen Planung für das Jahr 2024 entfällt der Großteil der Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) auf neue Produkte und die anhaltende Elektrifizierung unserer Standorte, unseres Modellportfolios sowie die Weiterentwicklung unserer Plattformen. Beispiele hierfür sind die rein elektrische Plattform für unsere Volumenmarken – der Modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB) und die Premium Plattform Elektrik (PPE) für unsere Fahrzeuge im Premium- und Sportsegment. Darüber hinaus entwickeln wir mit der Scalable Systems Platform (SSP) eine Nachfolgerplattform, die die Anforderungen der Volumen-, Premium- und Luxusmarken zukünftig hoch synergetisch bündeln soll. Zudem legen wir einen Schwerpunkt auf die zunehmende Digitalisierung unserer Fahrzeuge und Standorte und erhöhen hier unsere Investitionen. Außerdem liegt ein starker Fokus auf dem Aufbau von Batteriefertigungen mit dem Ziel, eine selbst kontrollierte Batterielieferkette zu etablieren. Insbesondere gilt dies auch für den nordamerikanischen Markt in dem wir mit der Neugründung der

Marke Scout unsere Aktivitäten deutlich ausgebaut haben. Ein weiteres Augenmerk liegt auf einer zunehmenden Präsenz im chinesischen Markt, in dem wir unsere lokalen Aktivitäten ebenfalls erhöhen werden.

Neben den Sachinvestitionen umfasst die Investitionstätigkeit auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten. Sie spiegeln ebenso wie die Sachinvestitionen unter anderem die Vorleistungen für die Erneuerung und Elektrifizierung der Modellpalette, sowie für Digitalisierung und Zukunftstechnologien wider. Darin enthalten sind auch die Leistungen der CARIAD, die die Softwarearchitektur der Zukunft synergetisch für die Fahrzeuge der Konzernmarken entwickelt.

Mit den Investitionen in unsere Werke und Modelle, in die Entwicklung elektrifizierter Antriebe, Plattformen sowie in die Digitalisierung schaffen wir die Voraussetzung für profitables, nachhaltiges Wachstum bei Volkswagen. In den Investitionen enthalten sind auch verpflichtende Umfänge, die auf Entscheidungen aus abgeschlossenen Geschäftsjahren beruhen. Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2024 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 13,5 und 14,5% liegt.

Wir wollen die Investitionen im Automobilbereich aus eigener Kraft finanzieren und gehen davon aus, dass der Cashflow aus dem laufenden Geschäft den Investitionsbedarf des Konzernbereichs Automobile übertreffen wird. Den Netto-Cashflow des Jahres 2024 erwarten wir zwischen 4,5 und 6,5 Mrd. €. Darin enthalten sind insbesondere Zukunftsinvestitionen sowie Liquiditätsabflüsse aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten für das Geschäftsfeld Battery, die eine wichtige Säule der Transformation des Volkswagen Konzerns darstellen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2024 voraussichtlich zwischen 39 und 41 Mrd. € liegen.

Diese Planung beruht auf den derzeitigen Strukturen des Volkswagen Konzerns.

Unsere At Equity einbezogenen Joint Ventures in China sind nicht in den oben genannten Zahlen enthalten. Für 2024 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 2023 liegen und aus eigenen Mitteln finanziert werden.

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen planen wir für 2024 Investitionen, die unter dem Wert des Vorjahres liegen. Im Working Capital gehen wir davon aus, dass die Entwicklung des Vermietvermögens und der Forderungen aus Leasing-, Kunden- und Händlerfinanzierungen zu einer Mittelbindung führen wird, die 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.

GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2023 verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich 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; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. 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. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Zudem können sich Unsicherheiten aus Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts und der Auseinandersetzungen im Nahen Osten verstärken und zu insbesondere steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2024 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht über dem des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2024 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das leicht über dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2024 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen ebenfalls leicht über dem Vorjahresniveau liegen wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2024 den Vorjahreswert insgesamt 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 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2024 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls leicht steigen wird. Auch die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2024 voraussichtlich leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Wir erwarten für 2024, 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 negativ entwickeln werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2024 mit einer Nachfrage spürbar über dem Niveau des Vorjahres mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2024 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir rechnen damit, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2024 unter herausfordernden Marktbedingungen gegenüber dem Vorjahr um bis zu 3 % wachsen.

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 und den Bereich Pkw im Jahr 2024, dass die Umsatzerlöse das Vorjahr um bis zu 5 % übertreffen. Die operative Umsatzrendite für den Konzern und den Bereich Pkw wird voraussichtlich zwischen 7 und 7,5 % liegen. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei ebenfalls bis zu 5 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 8,5 und 9,5 % aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse um bis zu 2 % über denen des Vorjahres und für das Operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir mit 3 bis 7 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen und einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4,0 Mrd. €.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2024 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 13,5 und 14,5 % liegt. Den Netto-Cashflow des Jahres 2024 erwarten wir zwischen 4,5 und 6,5 Mrd. €. Darin enthalten sind insbesondere Zukunftsinvestitionen sowie Liquiditätsabflüsse aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten für das Geschäftsfeld Battery, die eine wichtige Säule der Transformation des Volkswagen Konzerns darstellen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2024 voraussichtlich zwischen 39 und 41 Mrd. € liegen. Es ist unverändert unser Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätspolitik fortzusetzen.

Risiko- und Chancenbericht

(ENTHÄLT DEN BERICHT NACH § 289 ABS. 4 HGB)

Für den nachhaltigen Erfolg unseres Unternehmens ist es entscheidend, dass wir die Risiken und Chancen, die sich aus unserer Geschäftstätigkeit ergeben, frühzeitig erkennen und vorausschauend steuern. Der verantwortungsvolle Umgang mit den Risiken wird im Volkswagen Konzern durch ein umfassendes Risikomanagement- und ein Internes Kontrollsystem unterstützt.

In diesem Kapitel erläutern wir zunächst die Zielsetzung und den Aufbau des Risikomanagementsystems (RMS) sowie des Internen Kontrollsystems (IKS) des Volkswagen Konzerns und beschreiben diese Systeme, auch mit Blick auf den Rechnungslegungsprozess. Im Anschluss stellen wir die wesentlichen Risiken und Chancen dar, die sich im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit ergeben.

ZIELSETZUNG DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS UND DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS

Den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns können wir nur sicherstellen, indem wir die Risiken und Chancen aus unserer Geschäftstätigkeit frühzeitig identifizieren, zutreffend bewerten sowie effektiv und effizient steuern. Mit Hilfe des RMS und des IKS sollen potenzielle Risiken frühzeitig erkannt werden, um mit geeigneten Maßnahmen gegenzusteuern und so drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

Die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und des Ausmaßes zukünftiger Ereignisse und Entwicklungen unterliegt naturgemäß Unsicherheiten. Wir sind uns daher bewusst, dass selbst das beste RMS nicht alle potenziellen Risiken vorhersehen kann und auch das beste IKS regelwidrige Handlungen niemals vollständig verhindern kann.

AUFBAU DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS UND DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS

Die organisatorische Ausgestaltung des RMS und IKS des Volkswagen Konzerns basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk (COSO: Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Der Aufbau des RMS und IKS gemäß dem COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk bezweckt eine umfassende Abdeckung möglicher Risikobereiche. Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den standardisierten Umgang mit Risiken. Chancen werden in den RMS-Prozessen nicht erfasst.

DAS VOLKSWAGEN DREI-LINIEN-MODELL



Ein weiteres zentrales Element des RMS und IKS bei Volkswagen ist das Drei-Linien-Modell, das unter anderem der Dachverband der europäischen Revisionsinstitute (ECIIA) fordert. Diesem Modell folgend 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.

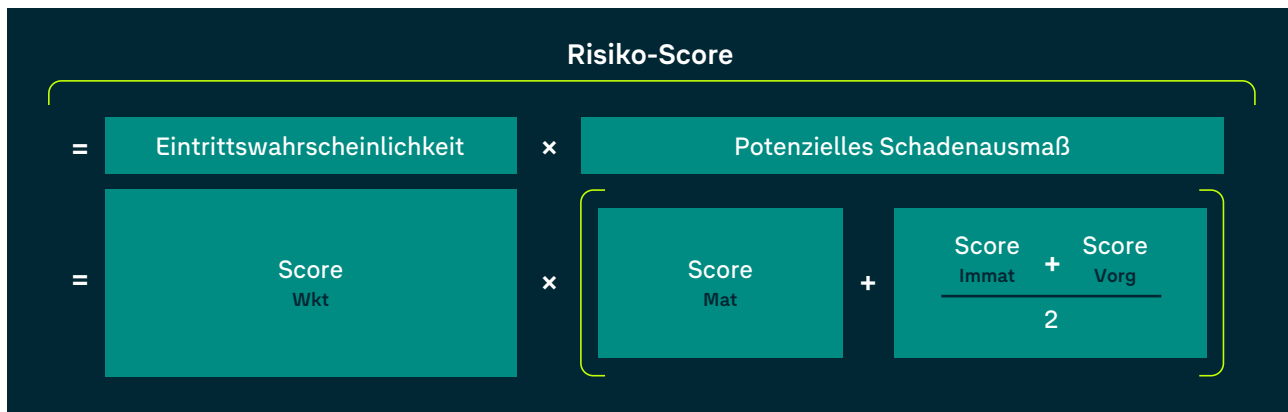
In einem gesonderten Vorstandsausschuss „Risikomanagement“ werden zudem vierteljährlich die wesentlichen Aspekte des RMS und des IKS behandelt, um

- > 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 Konzerngesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden eingeleitet, die verbleibenden potenziellen Auswirkungen bewertet und bei Bedarf zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Wesentliche Risiken werden anlassbezogen an die relevanten Gremien gemeldet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen ein. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden vereinbart wurden, unterliegen so einer permanenten Überprüfung innerhalb revolvierender Planungsüberarbeitungen. Parallel dazu fließen die Ergebnisse der Maßnahmen zur Bewältigung der Risiken zeitnah in die 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 (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 2023 haben sich keine Hinweise auf eine unzureichende Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns ergeben.

Die Risikoberichterstattung an die Gremien der Volkswagen AG erfolgt abhängig von Wesentlichkeitsschwellen. Risiken werden ab einem Risiko-Score von 40 beziehungsweise ab einem potenziellen finanziellen Schaden von 1 Mrd.€ dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Volkswagen AG quartalsweise berichtet. Die Berichterstattung berücksichtigt zusätzlich die Risiken aus dem RQP ab einem Risiko-Score von 20.

Darüber hinaus werden bedeutende Änderungen der Risikolage, die kurzfristig beispielsweise durch unerwartete externe Ereignisse entstehen können, anlassbezogen an den Vorstand berichtet. Dies ist dann erforderlich, wenn das Risiko einen potenziellen finanziellen Schaden ab 1 Mrd. € annehmen kann und die Eintrittswahrscheinlichkeit 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

Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS und IKS (erste und zweite Linie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. Die Risikolage des Unternehmens wird erfasst, bewertet und dokumentiert und erfüllt somit auch die gesetzlichen Anforderungen. Unabhängig davon überprüft der Abschlussprüfer jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation. Die Risikomeldungen werden dabei stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können, und beurteilt gemäß § 317 Abs. 4 HGB die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems.

Darüber hinaus werden in den Unternehmen des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen turnusmäßige Kontrollen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durchgeführt. Als 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 2023 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 Meinungen externer Experten berücksichtigt wurden, soll eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der Vorschriften gewährleisten, die für das Mutterunternehmen anzuwenden sind. Es umfasst insbesondere Konkretisierungen der Anwendung gesetzlicher Vorschriften und branchenspezifischer Sachverhalte. Auch die Bestandteile der Berichtspakete, 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 Meldedaten der von Tochtergesellschaften vorgelegten Finanzabschlüsse. Dabei werden auch die Berichte, die der Abschlussprüfer vorgelegt hat, und die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften berücksichtigt. In den Gesprächen werden sowohl die Plausibilität der Einzelabschlüsse als auch wesentliche Einzelsachverhalte bei den Tochtergesellschaften diskutiert. Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die – ebenso

wie Plausibilitätskontrollen – bei der Erstellung des Einzel- und des Konzernabschlusses der Volkswagen AG angewendet werden.

Die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird im Rahmen des standardisierten IKS in wesentlichen Gesellschaften systematisch bewertet. Am Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Risiken für die Rechnungslegungsprozesse zu identifizieren. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind.

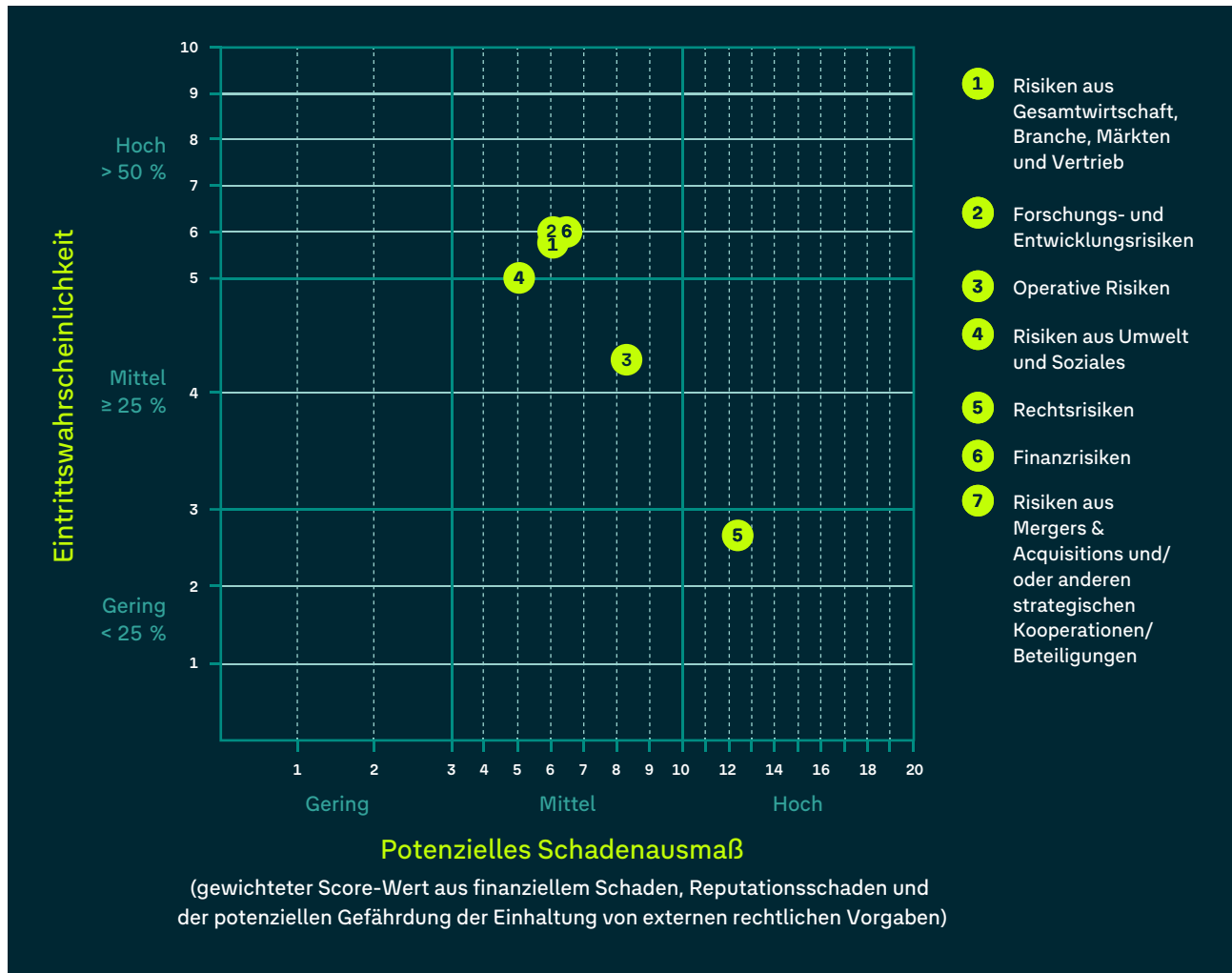
Der zusammengefasste Lagebericht des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG wird – unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen – zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den Konzerneinheiten und -gesellschaften erstellt.

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 Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch Plandaten des Controlling konsolidieren und analysieren. VoKUs bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen, ein Berechtigungskonzept und erforderliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen; es ist somit eine technische Plattform, von der das Konzern-Rechnungswesen und das Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren. Für die Überprüfung der Datenkonsistenz verfügt 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 Risikokategorie „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 Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP liegen in negativen Auswirkungen auf die Markt- und Absatzentwicklung auch bedingt durch Handelsbeschränkungen und zunehmenden Protektionismus.

Gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risiken, die ein positives Wachstum der globalen Wirtschaftsleistung verhindern beziehungsweise dämpfen könnten, ergeben sich aus unserer Sicht vor allem aus einer weiteren Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts und der Auseinandersetzungen im Nahen Osten, Turbulenzen an den Finanz-, Energie- und sonstigen Rohstoffmärkten sowie Versorgungsengpässen im Zusammenhang mit Ungleichgewichten zwischen Angebot und Nachfrage. Des Weiteren ergeben sich diese Risiken aus zunehmend protektionistischen Tendenzen und strukturellen Defiziten, die die Entwicklung einzelner fortgeschrittener Volkswirtschaften und Schwellenländer gefährden. 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, ineffektiven 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 sonstigen Rohstoffmärkten auslösen sowie Migrationstendenzen verstärken. Belastungen können sich auch aus einer Verschärfung der Situation in Ostasien ergeben. Gleiches gilt für gewaltsame Auseinandersetzungen, terroristische Aktivitäten, Cyber-Attacks oder die Verbreitung von Infektionskrankheiten, die kurzfristig zu unerwarteten Marktreaktionen führen können.

Insgesamt gehen wir für 2024 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 Einbruch des Weltwirtschaftswachstums oder eine Phase mit unterdurchschnittlichen Zuwachsraten möglich.

Aus dem gesamtwirtschaftlichen Umfeld können sich für den Volkswagen Konzern auch Chancen ergeben, falls die tatsächliche Entwicklung positiv von der erwarteten abweicht.

Branchenrisiken und Marktchancen/-potenziale

Westeuropa, insbesondere Deutschland, und China sind unsere Hauptabsatzmärkte. Ein konjunkturbedingter Nachfragerückgang in diesen Regionen würde das Ergebnis des Unternehmens, inklusive der Finanzdienstleistungen, in besonderem Maße belasten. Mit einer klaren, kundenorientierten, innovativen und synergetischen Produkt- und Preispolitik treten wir diesem Risiko entgegen. Zur Diversifizierung unserer Hauptabsatzmärkte verfolgen wir in den USA eine langfristige Wachstumsstrategie.

Außerhalb der aktuellen Hauptabsatzmärkte ist das Auslieferungsvolumen über die wesentlichen Regionen Zentral- und Osteuropa, Nordamerika und Südamerika breit gestreut. Darüber hinaus sind wir in zahlreichen bestehenden und sich entwickelnden Märkten entweder bereits stark vertreten oder arbeiten zielstrebig darauf

hin. Vor allem in kleineren Märkten mit Wachstumspotenzial erhöhen wir mithilfe strategischer Partnerschaften unsere Präsenz, um den dortigen Anforderungen gerecht zu werden.

Die 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 hinsichtlich des Anteils der lokalen Fertigung und Mindestanforderungen (Homologation, Zulassungen) sowie diverse Handelshemmnisse. 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 Volumentrübkängen 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.

Am 17. April 2023 hat die Europäische Kommission mit der VO (EU) 2023/822 die eigentlich am 31. Mai 2023 auslaufende Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor (VO (EU) 461/2010, „Kfz-GVO“) um weitere fünf Jahre verlängert. Um dem ökologischen und digitalen Wandel im Kraftfahrzeugsektor angesichts der verlängerten Laufzeit dennoch Rechnung zu tragen, hat die Europäische Kommission per Mitteilung (EU) C/2023/2335 die „Ergänzenden Leitlinien für vertikale Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Kraftfahrzeugersatzteilen“ zur VO (EU) 461/2010 überarbeitet. In den aktualisierten Leitlinien stellt die Europäische Kommission nicht mehr allein auf „technische Informationen“ ab, sondern spricht allgemein nur noch von „Input“, der neben technischen Informationen zukünftig auch Werkzeuge, Schulungen und fahrzeuggenerierte Daten umfasst. Außerdem wird ausdrücklich klargestellt, dass das einseitige Vorenthalten eines bestimmten Inputs durch Fahrzeughersteller einschließlich der Vorenthaltung fahrzeuggenerierter Daten den Missbrauchstatbestand nach Art. 102 AEUV erfüllen kann. Es ist noch nicht absehbar, ob und in welchem Umfang die Volkswagen AG von entsprechenden Ansprüchen unabhängiger Marktteilnehmer betroffen sein wird und welche wirtschaftlichen Auswirkungen diese Ansprüche haben können.

Die kartellrechtlichen Vorgaben, unter anderem in Form der Gruppenfreistellungsverordnung 461/2010 sowie der EU-Verordnungen 2018/858 und 2021/1244, haben zum Ziel, einen wirksamen Wettbewerb auf dem Kraftfahrzeug-Anschlussmarkt zu gewährleisten beziehungsweise zu fördern. Diesem Wettbewerbsdruck und den damit verbundenen Risiken ist auch die Volkswagen AG im Hinblick auf ihr Instandhaltungs- und Wartungsangebot ausgesetzt.

In Deutschland ist am 2. Dezember 2020 ein Gesetz in Kraft getreten, das eine Einschränkung beziehungsweise Aufhebung des Designschutzes bei Reparaturersatzteilen durch Einführung einer sogenannten Reparaturklausel zum Gegenstand hat. 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 gehen wir verstärkt Partnerschaften ein und bauen 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. Mit der Entwicklung und Produktion eines vollelektrischen Pickups und eines robusten SUVs plant der Volkswagen Konzern, den Elektrofahrzeugmarkt mit der US-Markenikone Scout zu erschließen.

> Brasilien

Die Nachfrage nach Fahrzeugen in Brasilien wird wegen des Bedarfs an individueller Mobilität voraussichtlich in den nächsten Jahren 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 zunehmend politische und wirtschaftliche Unsicherheiten die Pkw-Märkte. Trotz des volatilen Umfelds birgt die Region Nahost kurz- und langfristiges Wachstumspotenzial. Mit einem Fahrzeugangebot, das auf diesen Markt zugeschnitten ist, wollen wir unsere Chance nutzen, dort zu wachsen, ohne eigene Produktionsstätten zu betreiben.

Power Engineering

Weltwirtschaftliche Trends wie die Digitalisierung sowie das mit der Dekarbonisierung verbundene zunehmende Interesse an Technologien zur Reduktion von Emissionen werden sich fortsetzen. Der global wachsende Energiebedarf erfordert Innovationskraft der Industrie sowie eine wachsende Investitionsbereitschaft der Staaten im Hinblick auf die globale Klimapolitik.

Die Entwicklung des Marinemarktes ist weiterhin durch die bestehende Verunsicherung über zukünftige Treibstoff- und Emissionsregulierungen risikobehaftet. Die anhaltend bestehende unsichere geopolitische und makroökonomische Lage birgt zusätzliche Risiken, bietet gleichzeitig jedoch auch Chancen, wie beispielsweise in den Bereichen Navy und Offshore-Windenergie.

Im Turbomaschinenbereich besteht das Risiko, dass durch eine negative Entwicklung der Absatzmärkte oder einzelner Anwendungsbereiche geplante Projekte beziehungsweise Aufträge nicht im erwarteten Umfang oder erst später realisiert werden können.

Diesen Risiken wird mit einer stetigen Beobachtung der Märkte, einer Fokussierung auf die weniger stark betroffenen Marktsegmente, einer intensiven Zusammenarbeit mit allen Geschäftspartnern, wie beispielsweise Kunden und Lizenznehmern, sowie der Einführung neuer und verbesserter Technologien begegnet.

Wir arbeiten kontinuierlich daran, Marktchancen weltweit zu realisieren, beispielsweise durch die Positionierung als Lösungsanbieter für 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 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. Das gilt vor allem in gesättigten Automobilmärkten wie Westeuropa. Hier kann die Nachfrage aufgrund einer verlängerten Halte-dauer 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.

Des Weiteren erhöhen staatliche Regulierungen zum Schutz von Menschenrechten stetig die Anforderungen an Unternehmen, in ihren internationalen Lieferketten eine höhere Transparenz herzustellen. Trotz umfangreicher

Maßnahmen auf Unternehmensseite verbleibt das Risiko, dass sich eine vollständige Transparenz nicht erreichen lässt. Dies kann bis hin zu Importbeschränkungen für Produkte führen, die entweder selbst oder hinsichtlich enthaltener Teile dem Verdacht unterliegen, mit Menschenrechtsverletzungen in Verbindung zu stehen.

Nutzfahrzeuge sind Investitionsgüter: Bereits kleine Änderungen der Wachstumsraten oder der Wachstumserwartungen können den Transportbedarf und damit die Nachfrage signifikant beeinflussen. Das in der Folge entstehende Risiko aus Produktionsschwankungen erfordert von den Herstellern ein hohes Maß an Flexibilität. 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 gefertigt, insbesondere in Südkorea, China und Japan. Die weltweite Nachfrage nach Handelsschiffen entwickelt sich leicht positiv, wobei die Volatilität bei der Vergabe neuer Schiffbauaufträge jedoch das Risiko sinkender Lizenzeinnahmen birgt. Durch die Veränderungen im Wettbewerbsumfeld, insbesondere in China, ergibt sich zudem das Risiko, Marktanteile zu verlieren.

Russland-Ukraine-Konflikt und Auseinandersetzungen im Nahen Osten

Der fortdauernde Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten bergen 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 diesen Regionen hat der Volkswagen Konzern keine wesentlichen Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

Die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns in diesen Regionen 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 sowie dessen Varianten –, gewaltsame Auseinandersetzungen – wie aktuell der Russland-Ukraine-Konflikt und die Auseinandersetzungen im Nahen Osten – und Terroranschläge sowie Unterbrechungen in der Energieversorgung.

Forschungs- und Entwicklungsrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP resultieren aus einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung.

Risiken aus Forschung und Entwicklung

Die Automobilbranche befindet sich in einem grundlegenden Transformationsprozess. Für weltweit agierende Konzerne wie Volkswagen ergeben sich daraus Risiken in den Feldern Kunde/Markt, technologischer Fortschritt und Gesetzgebung. Ein Risiko besteht in der Umsetzung der sich immer weiter verschärfenden Abgas- und Verbrauchsvorschriften, etwa C6 in China oder Euro-7 in Europa ab 2025. 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) sowie Berichtspflichten. Aufgrund dessen besteht das Risiko von Nichtkonformitäten bei Herstellung, Bezug und Inverkehrbringen von Erzeugnissen, zum Beispiel Automobile oder Ersatzteile.

Der wirtschaftliche Erfolg und die Wettbewerbsfähigkeit des Volkswagen Konzerns hängen davon ab, inwiefern es uns gelingt, unser Produkt- und Dienstleistungsportfolio zeitnah an die sich ändernden Rahmenbedingungen anzupassen. Aufgrund der Intensität des Wettbewerbs und der Geschwindigkeit der technologischen Entwicklung, beispielsweise im Bereich der Digitalisierung oder des automatisierten Fahrens, besteht das Risiko, dass relevante Trends nicht frühzeitig erkannt werden, um entsprechend zu reagieren.

Wir orientieren uns an physikalischen und anderen wissenschaftlichen Erkenntnissen. Darüber hinaus führen wir unter anderem Trendanalysen und Kundenbefragungen durch und überprüfen die Relevanz der Ergebnisse für unsere Kunden. Dem Risiko, dass Module, Fahrzeuge oder Services – insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität, Digitalisierung und Software – nicht im vorgesehenen Zeitrahmen, in der entsprechenden Qualität oder zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können, begegnen wir, indem wir kontinuierlich und systematisch den Fortschritt sämtlicher Projekte überprüfen.

Das Risiko von Patentverletzungen reduzieren wir, indem wir intensiv die Schutzrechte Dritter analysieren, zunehmend auch im Hinblick auf Kommunikationstechnologien.

Die Ergebnisse aller Analysen gleichen wir regelmäßig mit den Zielvorgaben des jeweiligen Projekts ab; bei Abweichungen leiten wir geeignete Gegenmaßnahmen ein. Eine übergreifende Projektorganisation unterstützt die Zusammenarbeit aller am Prozess beteiligten Bereiche. So soll sichergestellt werden, dass spezifische Anforderungen zeitnah in den Entwicklungsprozess eingebracht werden und dass die Umsetzung dieser Anforderungen rechtzeitig eingeplant wird.

Risiken und Chancen aus der Baukastenstrategie

Unsere Baukästen erweitern wir kontinuierlich und orientieren uns dabei an künftigen Kundenanforderungen, gesetzlichen Regelungen und Infrastrukturanforderungen.

Mit höheren Volumina steigt jedoch das Risiko, dass Störungen in der Lieferkette – zum Beispiel aufgrund von Engpässen in der Teileversorgung – oder Qualitätsprobleme eine zunehmende Zahl von Fahrzeugen betreffen.

Mit dem Modularen Querbaukasten (MQB) ist eine hochflexible Fahrzeugarchitektur entstanden, bei der konzeptbestimmende Abmessungen wie Radstand, Spurbreite, Rädergröße und Sitzposition konzernweit abgestimmt sind und variabel zum Einsatz kommen. Andere Abmessungen, zum Beispiel der Abstand der Pedale zur vorderen Radmitte, sind immer gleich, sodass eine einheitliche Systematik des Vorderwagens gewährleistet ist. Aufgrund der Synergieeffekte, die sich daraus ergeben, sind wir in der Lage, sowohl die Entwicklungskosten als auch den erforderlichen Einmalaufwand und die Fertigungszeiten zu reduzieren. Darüber hinaus können wir dank der Baukästen in einem Werk auf denselben Anlagen verschiedene Modelle verschiedener Marken in unterschiedlicher Stückzahl produzieren. Das bedeutet, dass wir unsere Kapazitäten im ganzen Konzern flexibler nutzen und dadurch Effizienzvorteile erzielen können.

Dieses Prinzip der Vereinheitlichung bei größtmöglicher Flexibilität haben wir auch auf 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 mittel (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP liegen insbesondere im Bereich der Cyber-Sicherheit und neuer regulatorischer Vorgaben in der IT, in volatilen Beschaffungsmärkten, vor allem im Zusammenhang mit der Teileversorgung, sowie in Qualitätsproblemen.

Risiken aus besonderen Ereignissen im Beschaffungs- und Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns

Besondere Ereignisse außerhalb unserer Kontrolle wie Naturkatastrophen, klimabedingte Extremwetterereignisse, Pandemien oder andere Ereignisse, zum Beispiel gewaltsame Auseinandersetzungen – wie der Russland-Ukraine-Konflikt oder die Auseinandersetzungen im Nahen Osten –, Brände, Explosionen 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. Wir haben stets globale und lokale Risiken unter Beobachtung, um frühzeitig auf Einflüsse in der gesamten Lieferkette reagieren zu können. Weiteren Risiken wirken wir zudem unter anderem mit umfassenden Schutz- und Krisenreaktionskonzepten, beispielsweise Brandschutz, Objektschutz, Gefahrgutmanagement oder Task Forces, entgegen und decken sie – wenn ökonomisch sinnvoll – durch einen Versicherungsschutz ab.

Aufgrund der Ungewissheit hinsichtlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts und damit verbundenen Sanktionen sowie der weiteren Entwicklung am Energiemarkt besteht in der gesamten Automobilindustrie das Risiko, dass trotz präventiver Maßnahmen drohende Versorgungsabrisse nicht frühzeitig erkannt werden und die Produktion trotz wirksamer Gegenmaßnahmen nicht vollumfänglich aufrechterhalten werden kann.

Gegenmaßnahmen können die Suche nach Alternativen beim Ausfall von Lieferanten und die Organisation von Sonderprozessen sein. Dies konnte die Beschaffung in Zusammenarbeit mit allen Fachbereichen des Konzerns und dem Lieferantennetzwerk insbesondere im Rahmen der Absicherung von Kaufteilen aus dem Hochwassergebiet in der Slowakei in 2023 unter Beweis stellen.

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 werden. Das Lieferantenrisikomanagement in der Beschaffung des Volkswagen Konzerns bewertet insbesondere die finanzielle Lage der Lieferanten, bevor sie mit der Realisierung von Projekten betraut werden. Die Beschaffung berücksichtigt die Empfehlungen des Lieferantenrisikomanagements.

Es besteht weiterhin das Risiko von Versorgungsengpässen und Lieferausfällen, insbesondere durch die aktuell global bestehende geopolitische und makroökonomische Lage. 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.

Die infolge der weltwirtschaftlichen Entwicklungen und Krisen der letzten Jahre stark gestiegenen Rohstoff- und Energiepreise sowie der deutliche Anstieg der Personalkosten belasten die finanzielle Situation vieler Lieferanten. Weiterhin führt der schnelle Anstieg der Finanzierungskosten verbunden mit einer restriktiveren Kreditvergabe zu zusätzlichen Belastungen der Lieferanten und beschränkt ihre Möglichkeiten, Neuprojekte und Kapazitätsanpassungen zu finanzieren. In der Folge resultieren auch hieraus Risiken aus Versorgungsengpässen und Lieferausfällen.

Spezialisten für Restrukturierung und Versorgungssicherung in der Beschaffung beobachten kontinuierlich und weltweit die finanzielle Lage unserer Lieferanten und ergreifen gezielt Maßnahmen, um dem Risiko möglicher Lieferstörungen entgegenzuwirken.

Der Ressourcenbedarf und mögliche Spekulationen am Markt sowie aktuelle Trends in der Automobilindustrie, wie der zunehmende Anteil elektrifizierter Fahrzeuge, können Auswirkungen auf die Verfügbarkeit und die Preise von bestimmten Rohstoffen haben. Die Rohstoff- und Nachfrageentwicklung wird kontinuierlich analysiert und fachbereichsübergreifend bewertet, um bei möglichen Engpässen frühzeitig Maßnahmen einleiten zu können.

Risiken im Bereich der Batteriezellfertigung ergeben sich insbesondere aus dem steigenden Bedarf an Batteriezellen 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 beispielsweise durch Partnerschaften und langfristige Lieferverträge mit Rohstofflieferanten die Versorgung mit entsprechendem Material sichergestellt werden. Gleichzeitig werden dadurch wettbewerbsfähige Preise erzielt.

Qualitätsprobleme können technische Eingriffe erfordern, die eine erhebliche finanzielle Belastung mit sich bringen können, sofern eine Weiterbelastung an den Lieferanten nicht oder nur eingeschränkt umsetzbar ist. Insbesondere in den Märkten USA, Brasilien, Indien und China, für die wir eigene Fahrzeuge entwickeln und in denen sich lokale Fertigungen und Zulieferer etabliert haben, ist die Absicherung der Qualität von elementarer Bedeutung, zumal regulatorische oder behördliche Einflüsse schwer abschätzbar sein können. Wir analysieren kontinuierlich die spezifischen Gegebenheiten der Märkte und passen die Qualitätsanforderungen individuell an. Den identifizierten lokalen Risiken begegnen wir, indem wir kontinuierlich Maßnahmen entwickeln und vor Ort umsetzen. Auf diese Weise wirken wir der Entstehung von Qualitätsmängeln in der Lieferkette entgegen.

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 zum Beispiel zu Versorgungsengpässen in der Produktion oder zu Sanktionen im Vertrieb führen können. Mithilfe von Lückenanalysen werden Anforderungen mit bestehenden Prozessen abgeglichen und fehlende Elemente erarbeitet und implementiert. Um unserer menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht nachzukommen und diesbezügliche Risiken in der Wertschöpfungskette zu erkennen, ihnen entgegenzuwirken und vorzubeugen, haben wir 2022 ein Responsible-Supply-Chain-System entwickelt und implementiert.

Produktionsrisiken

Produktionsrisiken für den Volkswagen Konzern erwachsen insbesondere aus den übergeordneten Rahmenbedingungen, aus Versorgungsrisiken, aus internen strategischen und operativen Herausforderungen und aus Absatzrisiken. Für jedes identifizierte Risiko werden, entsprechend den Prinzipien des Risikomanagements, Gegenmaßnahmen und Vorkehrungen getroffen, um das jeweilige Risiko zu mindern.

Unter den Risiken aus den übergeordneten Rahmenbedingungen sind insbesondere potenzielle Störungen der eigenen Betriebsfähigkeit oder der Versorgung mit betriebskritischen Inputfaktoren, bedingt durch Extremwetterereignisse in Form von Überflutungen, Wassermangel, Wirbelstürmen oder dergleichen zu nennen. Diese können zu Produktionsausfällen und entsprechenden finanziellen Folgewirkungen für den Konzern führen. Der Konzern begegnet diesen Risiken durch systematische Analysen der Auswirkungen des Klimawandels auf seine

Produktionsstandorte, aus denen individuell auf den Standort und die Risikoart zugeschnittene Gegenmaßnahmen abgeleitet werden.

Weitere übergeordnete Risiken können durch gesellschaftliche und politische Veränderungen sowie den sonstigen Ausfall kritischer Infrastrukturen entstehen – zum Beispiel in Form von Versorgungsrisiken. Hier reduziert der Volkswagen Konzern sein Risiko durch verbrauchssenkende Maßnahmen und durch eine Flexibilisierung der verwendeten Rohstoffe, soweit wirtschaftlich vertretbar. Ferner bereiten wir Ausgleichsmaßnahmen zwischen Standorten vor, die die wirtschaftlichen Auswirkungen der Risiken für den Gesamtkonzern mindern. Intern ergeben sich Produktionsrisiken aus dem Trend weg von konventionellen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren hin zu höheren Anteilen elektrifizierter Fahrzeuge. In einzelnen Fällen kann ein un stetiger Verlauf des Übergangs zur Elektromobilität zu temporären Auslastungslücken führen. Das internationale Produktionsnetzwerk ermöglicht es uns, grundsätzlich an den Standorten flexibel zu reagieren und die Auslastung zwischen Fertigungsstätten über sogenannte Drehscheibenkonzepte anzupassen. Aufgrund der Modellvielfalt, der Verkürzung von Produktlebenszyklen sowie der eingesetzten komplexen Prozesse und technischen Systeme hat sich das Risiko von verzögerten Fahrzeuganläufen in den vergangenen Jahren erhöht. Dem begegnen wir, indem wir auf Basis der Erfahrungen vorangegangener Anläufe und der frühzeitigen Identifikation von Schwachstellen den Anlauf unserer Fahrzeuge konzernweit in Stückzahl und Qualität bestmöglich absichern. Operativ stellen Maschinen- und Anlagenausfälle ein Risiko in der Produktion dar. Unsere umfassenden vorbeugenden Wartungskonzepte und Krisenreaktionskonzepte können diesen Ausfällen vorbeugen beziehungsweise deren Folgen mindern.

Im Absatz ergeben sich Risiken aus Nachfrageschwankungen im Volumen und in den Fahrzeugeigenschaften. Produktionsrisiken aus Stückzahlschwankungen bei Fahrzeugmodellen betreffen insbesondere die Auslastung von Produktionskapazitäten. Diese werden auf Basis einer langfristigen Absatzplanung für alle Fahrzeugprojekte mehrere Jahre im Voraus ausgeplant. Das Risiko besteht darin, dass die Marktdynamik und die Nachfrageentwicklung nicht richtig vorhergesehen werden. Bei zu optimistischen Prognosen besteht das Risiko, Kapazitäten nicht auslasten zu können. Zu pessimistische Prognosen hingegen bergen das Risiko von Unterkapazitäten, in deren Folge die Kundennachfrage gegebenenfalls nicht gedeckt werden kann. Als Gegenmaßnahme kann die Initialinvestition auf eine sichere Mindeststückzahl ausgerichtet werden, um die volle geplante Stückzahl oder eine darüber hinausgehende Stückzahl dann über flexible Zusatzinvestitionen abzudecken. Zudem können Drehscheibenkonzepte die Auslastung zwischen Fertigungsstätten ausgleichen. Mit flexiblen Arbeitszeitmodellen können wir die Mitarbeiterproduktivität bei schwankender Produktionsstückzahl stabilisieren. Ein weiteres Risiko im Absatz ergibt sich aus der Verfügbarkeit baubarer Aufträge für die Produktion. Gesetzliche Veränderungen, zum Beispiel im Rahmen der Umstellung auf das Testverfahren WLTP oder neue Anforderungen an die Cybersicherheit gemäß der UNECE-Richtlinie, können Auswirkungen auf die Produktion haben. Zum einen führt eine vorübergehend eingeschränkte Angebotsvielfalt dazu, dass sich die Bedarfe auf die verfügbaren Varianten fokussieren. Zum anderen kann es durch nicht freigegebene Modellvarianten zu Produktionslücken kommen. In diesen Fällen steht die Produktion und Zwischenlagerung auch von kundenspezifischen Fahrzeugen bis zur behördlichen Freigabe als Maßnahme zur Produktionsstabilisierung zur Verfügung. Grenzen sind dem allerdings durch die resultierende Kapitalbindung und die Verfügbarkeit von Lagerplätzen gesetzt. Es besteht das Risiko, dass sich durch den zu langsamen Abfluss von gebauten Fahrzeugen ein Rückstau bildet, der auch die Produktionsstückzahl begrenzt. Diesem Risiko wirken wir durch gezielte Maßnahmen zur Prozessbeschleunigung bis zum Endkunden und durch die frühzeitige vertragliche Bindung von Transportkapazitäten entgegen.

Risiken aus langfristiger Fertigung

Bei der Abwicklung von Großprojekten im Bereich Power Engineering können Risiken auftreten, die oft erst im Laufe des Projekts erkannt werden. Sie können sich insbesondere aus Mängeln in der Vertragsgestaltung, ungenauen oder unvollständigen Informationen mit Relevanz für die Auftragskalkulation, veränderten wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen nach Vertragsabschluss, Schwächen in der Projektsteuerung, Qualitätsmängeln und unbemerkten Produktfehlern, der Produktentstehung oder unzureichenden Leistungen der Sublieferanten ergeben. Vor allem Versäumnisse zu Beginn eines Projekts, Überschreitungen der Entwick-

lungskosten 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.

Es wird versucht, diese Risiken frühzeitig zu erkennen und bereits im Vorfeld, insbesondere in der Angebots- und Planungsphase anstehender Großprojekte, durch entsprechende Maßnahmen auszuschließen beziehungsweise zu minimieren. Dies geschieht durch stetiges Optimieren des Projektcontrollings über alle Projektphasen hinweg, einen Lessons-Learned-Prozess sowie regelmäßige Projekt-Reviews.

Qualitätsrisiken

Schon bei der Entwicklung unserer Produkte streben wir an, Qualitätsprobleme frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen, um unter anderem einer Verzögerung des Produktionsstarts vorzubeugen. Da wir im Rahmen unserer Plattformstrategie immer mehr Modulteile einsetzen, ist es besonders wichtig, bei auftretenden Störungen die Ursachen schnell zu identifizieren und Fehler zu beheben. Die Nicht-Konformität intern oder extern bezogener Bauteile, Komponenten oder Funktionen kann zu zeit- und kostenintensiven Maßnahmen sowie zu Rückrufen und in der Folge zu Imageschäden führen. 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 auch in Zukunft besser steuern und überwachen zu können, optimieren wir in allen Konzernmarken die Automotive-Cyber-Security-Managementsysteme fortlaufend und tauschen uns über die Marken hinweg sowohl prozessual als auch produktbezogen aus. Dabei steht neben dem Beherrschen der Komplexität infolge stetig steigender Anforderungen an die Cyber Security vor allem der Schutz der Kunden sowie unserer Produkte im Fokus. Konzernweit abgestimmte Prozesse wie der Car-Security-Incident-Prozess ermöglichen bei einem Angriff eine schnelle Reaktionsfähigkeit über die Marken hinweg, sodass gegebenenfalls Schwachstellen in unseren Produkten umgehend geschlossen werden können. Um Synergien mit den bereits bestehenden Strukturen zu nutzen, ist das Automotive-Cyber-Security-Managementsystem ein integraler Bestandteil unseres Qualitätsmanagementsystems. Diese Vorgehensweise dient der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen aus der UNECE-Regulierung zur Cyber Security.

Zur umfassenden Bewertung und effizienten Behebung von Produktsicherheitsrisiken für den Kunden als Nutzer haben wir den Ausschuss Produktsicherheit (APS) etabliert und dessen Aufgaben und Prozesse in Konzernrichtlinien festgelegt. Diese Richtlinien werden von den Konzernmarken und -gesellschaften in eigenen Regelungen umgesetzt. Bei auftretenden Sicherheitsmängeln, Zweifeln an der Erfüllung gesetzlicher Vorschriften oder Qualitätsthemen mit Bezug auf das Markenimage beurteilt der APS den Sachverhalt und entscheidet über angemessene Gegenmaßnahmen. In diesem Zusammenhang ist der APS auch für die Steuerung entsprechender Behördenanfragen zuständig. Das geschäftsbereichsübergreifende Car Security Board (CSB) unterstützt in Bezug auf Cyber-Security-Themen.

Des Weiteren haben wir zentrale Einheiten geschaffen und in der Organisation etabliert, die die Steuerung von eingehenden Meldungen zu APS- und CSB-relevanten Themen verantworten. Wir haben ein durchgängiges, transparentes Steuerungs- und Nachverfolgungssystem etabliert, um alle Meldungen mitarbeiterunabhängig und bis zum APS-Beschluss konzernweit zu verfolgen. Zusätzlich werden zahlreiche Veranstaltungen und Schulungen durchgeführt, um bei allen Mitarbeitern das Bewusstsein für Sicherheitsrisiken und Gesetzeskonformität der Produkte zu schärfen. Diese Aktivitäten haben zum Ziel, Risiken aus verspäteten, ausbleibenden oder unvollständigen Meldungen und Vorabklärungen zu vermeiden. Über interne und externe Audits unterliegt zudem der gesamte APS-Prozess einer regelmäßigen Überprüfung mit dem Ziel, die Einhaltung der Vorgaben sicherzustellen und somit auch Risiken aus dem Entscheidungsprozess des APS oder des CSB auf ein Minimum zu reduzieren.

IT-Risiken

Bei Volkswagen als global agierendem Anbieter nachhaltiger Mobilität 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. 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 risikobasierten 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.

Identifizierte IT relevante Risiken werden regelmäßig nach der vom Konzern vorgegebenen Methodik bewertet, an den Vorstand berichtet und die Risikomitigierung auf Top Managementebene verfolgt. Dazu gehören zum Beispiel konzernweit eingesetzte IT-Systeme mit hoher Geschäftskritikalität oder sensiblen Daten wie Fahrzeug- oder Kundendaten.

Ein übergreifendes Gremium, bestehend aus Informationssicherheit, Datenschutz, Konzernsicherheit, Rechtswesen und weiteren Beteiligten, befasst sich mit fachbereichsübergreifender Informationssicherheit und berichtet direkt an den Konzernvorstand. Dies ermöglicht eine schnelle Reaktion und effiziente Koordination von Maßnahmen. Diese taktische Aufstellung hat sich in der Praxis bewährt, unter anderem in der raschen Bewältigung einer Großstörung im September 2023. Die technischen Maßnahmen werden durch eine Vielzahl von Sensi-

bilisierungsmaßnahmen und Trainings für Beschäftigte sowie Krisensimulationen ergänzt, die das Bewusstsein für Informationssicherheit schaffen oder auch schärfen und das richtige Verhalten im Ernstfall schulen.

Wir setzen im Rahmen unternehmensweit gültiger Standards marktübliche und -führende Technologien auf dem neuesten Stand der Technik zur Absicherung unserer IT-Landschaft ein. Um ihre Zukunftsfähigkeit zu sichern, standardisieren und erneuern wir sie kontinuierlich. Die fortlaufende Steigerung der Automatisierung erhöht die Prozesssicherheit und Qualität der Verarbeitung.

Die Weiterentwicklung und der konzernweite Einsatz der IT-Governance-Prozesse, insbesondere die weitere Vereinheitlichung des Risikomanagementprozesses für IT- und Informationssicherheit, tragen zusätzlich dazu bei, Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und Risiken effektiv zu reduzieren oder zu vermeiden.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die kontinuierliche Weiterentwicklung konzernweiter Sicherheitsmaßnahmen zur Erkennung, Abwehr und Behandlung von Cyber-Bedrohungen. Dabei spielt auch künstliche Intelligenz eine immer größere Rolle.

Risiken aus medialer Wirkung

Das Image des Volkswagen Konzerns und seiner Marken gehört zu den wichtigsten Gütern und ist die Grundlage für langfristigen wirtschaftlichen Erfolg. Unsere Haltung sowie unsere strategische Ausrichtung in Bezug auf Themen wie Integrität, Ethik, Nachhaltigkeit und Klimaschutz stehen im Fokus der Öffentlichkeit. Als eines der Grundprinzipien unseres unternehmerischen Handelns prüfen wir und achten daher fortlaufend besonders darauf, dass gesetzliche Regelungen und ethische Grundsätze eingehalten werden. Wir sind uns aber bewusst, dass Verfehlungen oder kriminelle Handlungen Einzelner und daraus resultierende Reputationsschäden niemals vollständig verhindert werden können. 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 hoch (Vorjahr: mittel) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: hoch) 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. Ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld zu gewährleisten, ist insbesondere in der Transformation ein wesentlicher Bestandteil nachhaltiger Unternehmensführung. Ebenso ist es ein wichtiger Baustein der Arbeitgeberattraktivität, um wirksam die damit einhergehenden Risiken zu reduzieren sowie Prozessstörungen und Fertigungsausfälle zu verringern.

Umweltschutzrechtliche Auflagen

Die spezifischen 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 zusätzliche Verschärfung des Zielwertes entstanden ist. Bei den leichten Nutzfahrzeugen ist das Vorgehen ähnlich, wobei diese seit 2021 einen Zielwert von 147 g CO₂/km mit der gesamten Flotte erfüllen müssen.

Eine Zielverschärfung erfolgt 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 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 2023 lag diese

Quote bei 18% und musste über batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybride oder Brennstoffzellenfahrzeuge erfüllt werden. Für 2024 und 2025 wird die Quote weiter erhöht. Für die Zeit nach 2025 gibt es noch keine Indikation möglicher Ziele.

In den USA definieren die Greenhouse-Gas-Gesetzgebung (GHG) und die Corporate-Average-Fuel-Economy-Gesetzgebung (CAFE) die jährlich zu erfüllenden 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 weiteren US-Anwenderstaaten die Vorgaben des kalifornischen Zero-Emission-Vehicle-Mandats zu erfüllen, das jährlich steigende Elektrifizierungsquoten für die Neuwagenflotte vorschreibt. Ziel ist die vollständige Elektrifizierung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bis zum Jahr 2035.

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 Flexibilitätäten zur Unterstützung der Zielerreichung sind beispielsweise:

- > Anrechenbarkeit zusätzlicher, innovativer Technologien im Fahrzeug, die außerhalb des Testzyklus verbrauchs-senkend wirken (Ökoinnovationen/Off-Cycle Credits),
- > Mehrfachanrechnung für besonders effiziente Fahrzeuge (Super Credits),
- > Sonderregelungen für Kleinserien- und Nischenhersteller.

Zu den wichtigen europäischen Verordnungen gehört auch die Regulierung zu den Real Driving Emissions (RDE) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Seit September 2017 gelten für neue Fahrzeugtypen EU-weit neue, einheitliche Grenzwerte für Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen im realen Straßenverkehr. Dadurch unterscheidet sich RDE im Testverfahren grundlegend von der weiterhin geltenden Euro-6-Norm, bei der die Grenzwerte auf dem Rollenprüfstand verbindlich sind. Die RDE-Regulierung soll vor allem die Luftqualität in urbanen und verkehrsnahen Räumen verbessern. Sie führt zu erhöhten Anforderungen an die Abgasnachbehandlung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Herausforderungen ergeben sich durch Verschärfungen der Verfahren und Vorschriften zu RDE, beispielsweise aus den Prüfkriterien und aus der Homologation. Die Diskussionen über eine Nachfolgeregulierung der Emissionsgesetzgebung (Euro-7) haben Ende 2022 auf europäischer Ebene begonnen und wurden Ende 2023 mit einem Kompromiss im Trilog-Verfahren abgeschlossen. Eine Veröffentlichung der finalen Regulierung im Amtsblatt ist nicht vor dem zweiten Quartal 2024 zu erwarten. Mit einem Inkrafttreten dieser Nachfolgeregulierung wird in der zweiten Hälfte 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“, die an die Verordnung (EU) 2017/1151 angepasst wird,
- > die Kraftstoffqualitätsrichtlinie „FQD“ (2009/30/EG) zur Aktualisierung der Kraftstoffqualitätsvorschriften und Einführung von Energieeffizienzvorgaben für die Kraftstoffherstellung,

- > die Erneuerbare-Energien-Richtlinie „RED“ (EU 2023/2413) zur Einführung von Nachhaltigkeitskriterien; sie enthält eine höhere Quote für fortschrittliche Biokraftstoffe und e-Fuels (RFNBOs),
- > der Revisionsvorschlag (COM/2021/563) zur Energiebesteuerungsrichtlinie (2003/96/EG) zur Aktualisierung der Mindestbesteuerungssätze für alle Energieprodukte und Strom.

Nutzfahrzeuge unterliegen in zunehmendem Maße immer strengeren Umweltvorschriften auf der ganzen Welt, insbesondere Regulierungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel und Fahrzeugabgasen. Mit der überarbeiteten Verordnung (EU) 2019/1242 hat die Europäische Union den Herstellern von schweren Nutzfahrzeugen über 16 t zulässigem Gesamtgewicht sehr ambitionierte Ziele zur Reduzierung der CO₂-Emissionen in Europa innerhalb der aktuellen Dekade vorgegeben. Das für 2025 festgesetzte Ziel, die CO₂-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge um 15% zu senken, wurde bestätigt. Die neu vorgeschlagenen CO₂-Emissionsziele derselben Fahrzeugkategorie zielen jedoch auf eine Reduzierung um 45% bis 2030 (zuvor 30%) und um 65% bis 2035 ab, bezogen auf einen Referenzwert aus dem Zeitraum Juli 2019 bis Juni 2020. Darüber hinaus will die EU-Kommission die Ziele auf zusätzliche Fahrzeuggruppen ausweiten (alle mittelschweren und schweren Nutzfahrzeuge über 5 t einschließlich Busse, wobei Berufs- und Sonderfahrzeuge weiter ausgenommen werden sollen). Weiterhin hat die EU-Kommission vorgeschlagen, dass alle neuen Stadtbusse in Europa ab 2030 emissionsfrei fahren sollen. Bei Emissionsüberschreitungen drohen ab 2025 Strafen in Höhe von 4.250€/g CO₂ je Tonnenkilometer (tkm) überschrittener Emissionen pro Fahrzeug. Der EU-Rat und das EU-Parlament haben sich auf ihre endgültigen Positionen zum Vorschlag der EU-Kommission zur Überarbeitung der CO₂-Verordnung für schwere Nutzfahrzeuge geeinigt. Die EU-Organe wollen in den anstehenden Trilog-Verhandlungen einen Kompromiss erzielen.

Im Rahmen des „European Green Deal“ hat die Europäische Kommission das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 definiert. Es sieht eine ehrgeizige 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 in 2023 überarbeiteten Anforderungen an die CO₂-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen sowie der Ende 2023 zwischen Vertretern des Europäischen Parlaments und den EU-Staaten verhandelte Kompromiss für eine neue Euro-7-Norm zu den klassischen Luftschadstoffen könnten diese Herausforderungen zusätzlich verschärfen.

In Brasilien sind Anfang 2023 neuere Vorschriften zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen für Nutzfahrzeughersteller eingeführt worden. 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 haben auch eine neue NO_x-Vorschrift erlassen, die 2024 beziehungsweise 2027 in Kraft treten soll. Mitte 2023 hat China neue Ziele zur Reduzierung der CO₂-Emissionen für alle schweren Nutzfahrzeuge festgelegt.

Die Anpassung von Nutzfahrzeugen an neue Emissionsnormen ist anspruchsvoll und kostspielig, vor allem angesichts der oft 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 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 als auch im Nachrüstungsgeschäft an. Für einen langfristig klimaneutralen Betrieb von Hochseeschiffen befürworten wir die Power-to-X-Technologie, bei der aus nachhaltig erzeugtem Überschussstrom gasförmiger oder flüssiger Treibstoff, insbesondere Wasserstoff, Methanol oder Ammoniak, CO₂-neutral hergestellt wird.

Bezüglich stationärer Anlagen gibt es weltweit eine Vielzahl nationaler Regelwerke, welche die jeweils 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 innovative Energielösungen vorangetrieben, mit denen die Klimawende aktiv mitgestaltet wird.

Rechtsrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit gering (Vorjahr: mittel) und das Schadenausmaß mit hoch (Vorjahr: hoch) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP stehen im Zusammenhang mit der Dieseldisussion.

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 zugelieferten Fahrzeugteile – begründet.

Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen beziehungsweise regulatorischen Anforderungen ergeben. Dies gilt insbesondere auch im Falle von Wertungsspielräumen,

bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch Volkswagen und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns stehen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden, unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann auch letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder Typgenehmigungsaspekte bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist grundsätzlich eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall.

Eine vergleichbare Herausforderung ergibt sich aus dem Spannungsverhältnis zwischen divergierenden nationalen beziehungsweise internationalen gesetzlichen oder regulatorischen Vorgaben hinsichtlich der Verpflichtung zur Übermittlung von Informationen oder Dokumenten auf der einen und nationalen beziehungsweise internationalen datenschutzrechtlichen Vorgaben auf der anderen Seite. Um Rechtsverstöße trotz der teils unklaren Rechtslage bestmöglich auszuschließen, wird Volkswagen von externen Kanzleien zu diesen Fragestellungen beraten.

Ferner können Rechtsverfahren aus Forderungen nach umfangreicheren Klimaschutzleistungen oder im Zusammenhang mit angeblich unvollständigen Angaben zu den Auswirkungen des Klimawandels resultieren. Der Volkswagen Konzern begegnet dem Risiko unter anderem durch Zertifizierung seiner selbst gesetzten Dekarbonisierungsziele mittels unabhängiger und international anerkannter Organisationen und durch konsequente Ausrichtung seiner nichtfinanziellen Berichterstattung an gesetzlichen Anforderungen und denen des Kapitalmarkts.

Risiken können sich auch aus Verfahren ergeben, in denen die Verletzung geistiger Eigentumsrechte einschließlich Patente, Marken oder anderer Drittrechte vor allem in Deutschland, vor dem Einheitlichen Patentgericht und in den USA geltend gemacht werden. Sollte der Vorwurf erhoben oder die Feststellung getroffen werden, Volkswagen habe geistige Eigentumsrechte Dritter verletzt, könnte Volkswagen etwa zur Leistung von Schadensersatz, Änderung von Fertigungsverfahren, Umgestaltung von Produkten oder Unterlassung des Vertriebs bestimmter Produkte verpflichtet werden, was Liefer- und Produktionsbeschränkungen oder -unterbrechungen zur Folge haben kann.

Des Weiteren können sich aus kriminellen Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Managementsystem niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für bekannte und entsprechend bewertbare Risiken wurden auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands, soweit erforderlich, angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet beziehungsweise Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl wesentliche Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind. Dies gilt beispielsweise hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der Dieseldiagnostik.

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.

Dieseldiagnostik

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 (CARB) – einer Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Volkswagen Konzern (Rückrufkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der verantwortlichen, mit der Sache befassten Personen nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte unter anderem auf der Beratung einer in den USA für Zulassungsfragen beauftragten Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Die am 18. September 2015 erfolgte Veröffentlichung der „Notice of Violation“ durch die EPA, die für den Vorstand vor allem zu diesem Zeitpunkt unerwartet kam, ließ die Lage sodann völlig anders erscheinen.

Auch die seinerzeit amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur „Notice of Violation“ durch die EPA im November 2015 keine Kenntnis von dem Einsatz einer nach US-amerikanischem Recht unzulässigen „Defeat Device Software“ in 3.0 l TDI-Motoren des Typs V6 hatten.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns trägt die Volkswagen AG die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren und die AUDI AG trägt die Entwicklungsverantwortung für die Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren.

Als Folge der Dieseldiagnostik wurden in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet. Zwischenzeitlich ist es Volkswagen gelungen, wesentliche Fortschritte zu erzielen und zahlreiche Verfahren zu beenden. In den USA erzielten die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen Vergleichsvereinbarungen mit verschiedenen Regierungsbehörden sowie mit diversen Privatklägern, die in einer im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ durch ein sogenanntes Steuerungskomitee (Plaintiffs' Steering Committee) vertreten waren. Bei diesen Vereinbarungen handelt es sich unter anderem um diverse Partial Consent Decrees sowie ein Plea Agreement, mit denen bestimmte zivilrechtliche Ansprüche sowie strafrechtliche Forderungen nach US-amerikanischem Bundesrecht und dem Recht einzelner Bundesstaaten im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik 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 AUDI AG von relevanten Dieselmotoren auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstspotenziale hat das KBA von der AUDI AG vorgeschlagene Maßnahmen in verschiedenen Rückrufbescheiden zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet. Die AUDI AG geht weiterhin von insgesamt überschaubaren Kosten für das seit Juli 2017 laufende überwiegend softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Seitens der AUDI AG wurden inzwischen für viele betroffene Aggregate Softwareupdates entwickelt und nach erfolgter Freigabe durch das KBA bereits in einem Großteil der Fahrzeuge der betroffenen Kunden umgesetzt. Für die wenigen noch ausstehenden Softwareupdates wird eine Freigabe vom KBA noch erwartet.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen können sich im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik 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 Dieselmotorthematik gegen einen ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes vorläufig und das entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren betreffend die Volkswagen AG endgültig ein. Auf Antrag der Staatsanwaltschaft Braunschweig nahm das Landgericht Braunschweig im Dezember 2023 das Verfahren gegen den ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes wieder auf. Dieses Verfahren wird fortgeführt; ein Termin für den Beginn der Hauptverhandlung wurde vom Landgericht Braunschweig noch nicht bestimmt.

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 Dieselmotorthematik 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 begann im September 2021.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig führte Ermittlungen wegen des Verdachts des Betrugs im Zusammenhang mit Motoren des Typs EA 288. Das Verfahren gegen die beschuldigten Mitarbeiter sowie die Volkswagen AG wurde Ende 2022 beziehungsweise Anfang 2023 gegen drei Beschuldigte gegen Zahlung einer Geldauflage endgültig und gegen vier Beschuldigte vorläufig eingestellt.

Das Landgericht München II hatte im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Hauptverhandlung vor dem Landgericht München II wurde im Juni 2023 abgeschlossen und der ehemalige Vorstandsvorsitzende der AUDI AG wie auch die weiteren beiden Angeklagten wurden zu Freiheitsstrafen verurteilt, deren Vollstreckung jeweils zur Bewährung ausgesetzt wurde. Als Bewährungsauflagen wurden unter anderem Geldauflagen festgesetzt. Das Urteil ist nicht rechtskräftig. Alle drei Angeklagten legten Revision ein. Die Staatsanwaltschaft legte hinsichtlich des Urteils gegen einen Angeklagten ebenfalls Revision ein. Gegen einen weiteren ehemals Angeklagten hatte das Landgericht München II das Verfahren im April 2023 gegen Zahlung einer Geldauflage eingestellt.

Im August 2020 erhob die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren. Über deren Zulassung hat das Landgericht München II noch nicht entschieden.

Das KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde untersucht zudem fortlaufend Fahrzeugmodelle der Marken Audi, Volkswagen und Porsche auf kritische Funktionen. Sofern das KBA bestimmte Funktionen als

unzulässig betrachtet, werden die betroffenen Fahrzeuge im Wege einer angeordneten Maßnahme zurückgerufen oder deren Konformität in einer freiwilligen Serviceaktion wieder hergestellt.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied mit Urteilen aus Juli und November 2022, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine temperaturabhängige Abgasrückführung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschaltvorrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang entwickelte der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen“ aktiv ist. Das KBA leitete in Bezug auf bestimmte Motoren des Typs EA 896 der ersten und zweiten Generation, die in bestimmten älteren Fahrzeugmodellen eingesetzt wurden, sowie in Bezug auf einzelne Fahrzeugmodelle mit Motoren des Typs EA 189 formelle Verwaltungsverfahren ein. Im Juli und Oktober 2023 erließ das KBA zwei Bescheide gegen die AUDI AG, in denen es feststellte, dass die ursprünglich integrierte Version der Thermofenster in einigen der betroffenen Fahrzeuge das neue verkehrstechnische EuGH-Kriterium nicht erfüllt. Die AUDI AG hat gegen beide Bescheide Widerspruch eingelegt, sodass die Bescheide nicht bestandskräftig sind. Das KBA erließ entsprechende Bescheide im Dezember 2023 gegen die Porsche AG und im Januar 2024 gegen die Volkswagen AG. Die Porsche AG und die Volkswagen AG legten Widerspruch gegen den jeweiligen Bescheid ein. Der Volkswagen Konzern hatte bereits zuvor damit begonnen, Softwareupdates zur Anpassung des Thermofensters an das neue verkehrstechnische Kriterium des EuGH auszurollen, und setzt dies weiter fort.

Das Verwaltungsgericht Schleswig gab Ende Februar 2023 einer Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das KBA erstinstanzlich statt und hob den Freigabebescheid für ein Softwareupdate für bestimmte ältere Modelle des Golf Plus auf, soweit dieser das Thermofenster, die Höhenkorrektur und die Taxischaltung als zulässigen Abschaltvorrichtungen einstufte. Mit Höhenkorrektur wird eine höhenabhängige Abgasrückführung bezeichnet. Unter Taxischaltung ist eine von der Zeitspanne eines im Leerlauf betriebenen Fahrzeugs abhängige Abgasrückführung zu verstehen. Die Volkswagen AG ist Beigeladene in dem Verfahren. Die Volkswagen AG und das KBA legten Ende April 2023 Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Schleswig ein. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig. Die DUH reichte beim Verwaltungsgericht Schleswig zwei weitere Klagen ein. Die erste Klage richtet sich gegen Freigabebescheide für weitere mit Motoren des Typs EA 189 sowie mit ausgewählten V-TDI-Motoren ausgestattete Fahrzeuge der Marken Audi und Porsche, die zweite Klage richtet sich gegen sämtliche Euro-5 und Euro-6b/c Dieselfahrzeuge des Konzerns. Im ersten Verfahren übertrug das Verwaltungsgericht Schleswig in einem Urteil aus Januar 2024 seine Ausgangsentscheidung vom Februar 2023 auf weitere Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 und hob die Freigabebescheide des KBA für diese Fahrzeuge auf. Gegen das Urteil wurden die Berufung sowie die Sprungrevision zugelassen. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig.

Zudem laufen im Zusammenhang mit der Dieseldispute 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 Möglich-

keit, dass Verbraucher- und/oder Umweltverbände vermeintliche Unterlassungs-, Feststellungs- oder Schadensersatzansprüche geltend machen.

Sammelverfahren von Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden waren im Berichtsjahr gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Belgien, Brasilien, Deutschland, England und Wales sowie Frankreich, Italien, den Niederlanden, Portugal und Südafrika anhängig. Mit ihnen wurden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere waren die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Belgien ist eine Sammelklage der belgischen Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW anhängig, mit der diese die Rückzahlung des Kaufpreises oder hilfsweise die Zahlung von Schadensersatz begehrt und für die 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. Im Juli 2023 erging in der Sammelklage ein erstinstanzliches Urteil, mit dem die Volkswagen AG zur Zahlung von 5% des Kaufpreises beziehungsweise 5% der Differenz zwischen Kaufpreis und Wiederverkaufspreis verurteilt wurde, wenn ein Verbraucher ein Fahrzeug mit dem Motortyp EA 189 zwischen 1. September 2014 und 22. September 2015 erworben hat, er das Softwareupdate nicht aufgespielt hat und relevante Unterlagen zum Nachweis vorlegen kann. Das Urteil ist nicht rechtskräftig.

In Brasilien sind zwei verbraucherrechtliche Sammelklagen anhängig. Im ersten Sammelklageverfahren, das sich auf rund 17 Tsd. Amarok-Fahrzeuge bezieht, erging im Mai 2019 ein Berufungsurteil, mit dem die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL reduziert wurde. Im August 2022 wurde die Revision von Volkswagen do Brasil gegen dieses Urteil durch den Superior Court of Justice teilweise zurückgewiesen. Auf das von Volkswagen do Brasil dagegen eingelegte Rechtsmittel hin hob der Superior Court of Justice die eigene Entscheidung vollumfänglich wieder auf. Das Verfahren wurde bezüglich Teilaspekten an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Volkswagen do Brasil hat die Möglichkeit, neues Beweismaterial einzuführen. Das Urteil ist vollstreckbar, aber weiterhin nicht rechtskräftig. In der zweiten Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft, wies das Berufungsgericht im Juni 2023 das Rechtsmittel der Klägerin gegen das klageabweisende erstinstanzliche Urteil aus Oktober 2021 zurück. Die Klägerin legte daraufhin Revision beim Superior Court of Justice ein.

Die financialright GmbH hatte ursprünglich vor mehreren deutschen Gerichten rund 45 Tsd. an sie abgetretene Ansprüche von Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gebündelt geltend gemacht; zwischenzeitlich bestätigte der Bundesgerichtshof (BGH) die Zulässigkeit des Geschäftsmodells der financialright GmbH. Nach zahlreichen Antragsrücknahmen sind derzeit noch rund 9 Tsd. Ansprüche streitgegenständlich. Für den Fall, dass werthaltige Ansprüche erneut außergerichtlich oder gerichtlich geltend gemacht werden, wurden Rückstellungen gebildet.

In England und Wales wurden Ende 2021 Klagen 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, bei Gericht eingereicht. Diese Klagen befinden sich in einem sehr frühen Verfahrensstadium. Die vollständige Klagebegründung wurde bisher keiner Konzerngesellschaft förmlich zugestellt und eine Reihe von Forderungen der Kläger ist noch nicht im Einzelnen konkretisiert.

In Frankreich ist eine Sammelklage der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France, die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG anhängig. Es handelt sich um eine Opt-In-Sammelklage, CLCV macht hauptsächlich die Rückabwicklung ohne Nutzungsersatz, hilfsweise Schadensersatz von 20-30% des Kaufpreises, geltend.

In Italien erging 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 Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 185 Mio. € zu zahlen haben. Auf die Berufung der Volkswagen AG und Volkswagen Group

Italia hin wurde das Urteil überwiegend aufgehoben. Danach erhalten die wirksam zur Sammelklage angemeldeten Verbraucher jeweils lediglich 300 € pro Kopf.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-Out-Mechanismus für bis zu 201 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 legten gegen das Urteil Berufung ein. Darüber hinaus ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher anhängig, die unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189 betrifft. Im März 2022 erließ das Gericht in erster Instanz ein Zwischenurteil und stellte darin fest, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf dieses Verfahren nicht anwendbar sei. Zudem sei das Gericht in Amsterdam für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande nicht zuständig. Nachdem die DEJF ihre ursprünglich unbeschränkte Berufung gegen das Urteil im Berichtsjahr ausschließlich auf die Anwendbarkeit des neuen Sammelklageregimes beschränkte, ist die Entscheidung des Gerichts in Bezug auf seine Unzuständigkeit für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande final und bindend. Das Gericht setzte das übrige Verfahren in erster Instanz bis zu einer Entscheidung des Berufungsgerichts aus.

In Portugal war eine Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus durch eine portugiesische Verbraucherorganisation anhängig, die potenziell bis zu circa 70 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 von der Sammelklage betraf. Im Juli 2023 wies der Supreme Court die Sammelklage mangels Klagebefugnis der klagenden Verbraucherorganisation als unzulässig ab. Das Urteil ist seit September 2023 rechtskräftig.

In Südafrika ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus anhängig, die rund 80 Tsd. Fahrzeuge, unter anderem des Motortyps EA 189, betrifft.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.

In Deutschland sind derzeit rund 25 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig.

Der BGH klärte im Jahr 2020 in mehreren Grundsatzurteilen wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189. Der BGH entschied, dass Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieseldiagnostik erworbenen Fahrzeugs gegen Anrechnung des gezogenen Nutzungsvorteils und Fahrzeugrückgabe an die Volkswagen AG Erstattung des gezahlten Kaufpreises verlangen können. Keine deliktsrechtlichen Schadensersatzansprüche bestanden 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 entschied der BGH in weiteren Grundsatzurteilen betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189, 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.

Ende Juni 2023 verkündete der BGH Urteile in Verfahren gegen die Volkswagen AG und AUDI AG, in denen es um die Umsetzung der Rechtsprechung des EuGH zu möglichen Ansprüchen von Käufern aus dem europäischen

Typgenehmigungsrecht in deutsches Recht geht. Der BGH entschied, dass Klägern beim fahrlässigen Einsatz einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ein deliktischer Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens von 5 % bis 15 % des Kaufpreises grundsätzlich zusteht. Ob dieser Anspruch im Einzelfall vorliegt, müssen die Berufungsgerichte klären. Der BGH führte aus, dass es für das Vorliegen einer unzulässigen Abschaltvorrichtung ohne Bedeutung sei, ob die Grenzwerte im NEFZ-Testverfahren auch bei veränderter Funktion eingehalten würden. Nach dem BGH entfällt die Haftung, wenn der Hersteller kein Verschulden trifft, etwa weil die zuständige Behörde die Abschaltvorrichtung in ihrer konkreten Ausgestaltung und unter Berücksichtigung festgestellter Kombinationen von Abschaltvorrichtungen genehmigt hat oder auf Nachfrage genehmigt hätte. Im Falle eines grundsätzlichen Anspruchs auf Ersatz des Differenzschadens muss sich der Käufer zudem Nutzungsvorteile und den Wert des Fahrzeugs anrechnen lassen, soweit diese den geminderten Wert des Fahrzeugs übersteigen. Auch ein durchgeführtes Softwareupdate kann schadensmindernd zu berücksichtigen sein.

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.

Fast alle Anlegerklagen sind derzeit beim Landgericht Braunschweig oder beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängig. Im August 2016 beschloss das Landgericht Braunschweig die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die in Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheidungen nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Die gegen die Volkswagen AG in Deutschland anhängigen Anlegerklagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den im Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen im Musterverfahren ist für die anhängigen Klagen verbindlich, soweit sie ausgesetzt wurden. Musterklägerin ist die Deka Investment GmbH. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig begann im September 2018. Das Oberlandesgericht Braunschweig nahm in mehreren Hinweisbeschlüssen zu einigen grundsätzlichen Rechtsfragen der Auseinandersetzung Stellung. Im Juli 2023 erließ das Oberlandesgericht Braunschweig einen Beweisbeschluss und ordnete die Vernehmung zahlreicher Personen sowie die Vorlage und Beiziehung von Urkunden an. Die angeordnete Beweiserhebung konzentriert sich zunächst auf die Frage der, nach dem Erkenntnisstand der Volkswagen AG fehlenden, Kenntnis des Konzernvorstands, einzelner Konzernvorstandsmitglieder und/oder einzelner Mitglieder der Ad-hoc-Clearingstelle der Volkswagen AG (nach Auffassung des Senats die ad-hoc-verantwortlichen Personen) über den Einbau von nach US-Recht unzulässigen Abschaltvorrichtungen in Fahrzeugen der Volkswagen AG sowie die Vorstellungen dieses Personenkreises über etwaige Kursauswirkungen der ihnen jeweils vorliegenden Informationen. Teilweise trägt die Volkswagen AG die Beweislast. Die Vernehmungen begannen im September 2023. Bisher bekundete keiner der vernommenen Zeugen eine eigene Kenntnis oder eine Kenntnis von ad-hoc-verantwortlichen Personen. Mehrere Zeugen machten ein Zeugnisverweigerungsrecht geltend. In einigen Fällen (keine ad-hoc-verantwortlichen Personen) bejahte das Oberlandesgericht Braunschweig ein umfassendes Zeugnisverweigerungsrecht. Die Auswirkungen der Zeugnisverweigerung vor dem Hintergrund der Beweislast der Volkswagen AG lassen sich nicht abstrakt beurteilen. Das Oberlandesgericht Braunschweig wird

gemäß § 286 Zivilprozessordnung nach dem gesamten Inhalt der Verhandlungen und dem Ergebnis der Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden haben.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, anhängig. Am Oberlandesgericht Stuttgart war ein weiteres Kapitalanleger-Musterverfahren gegen die Porsche SE anhängig, an dem die Volkswagen AG als Nebenintervenientin beteiligt ist. Zur Musterklägerin war das Wolverhampton City Council, Administating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund bestimmt worden. Das Oberlandesgericht Stuttgart erließ Ende März 2023 einen Musterentscheid. Auf Basis der im Musterentscheid getroffenen Feststellungen und des gegenwärtigen Stands des Prozessinhalts in den Ausgangsverfahren wären im Ergebnis alle ausgesetzten Anlegerklagen gegen die Porsche SE abzuweisen. Der Musterentscheid ist nicht rechtskräftig. Gegen den Musterentscheid legten die Musterklägerin, mehrere Beigeladene und die Porsche SE Rechtsbeschwerde zum BGH ein. Die Volkswagen AG trat der Rechtsbeschwerde der Porsche SE als Streithelferin bei.

Insgesamt sind gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldisput thematik weltweit (exklusive USA/Kanada) derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von circa 9,2 Mrd.€ rechtshängig. Bislang wurden Klagen in Höhe eines hohen dreistelligen Millionenbetrags zurückgenommen oder rechtskräftig abgewiesen. Die Volkswagen AG ist unverändert der Auffassung, ihre kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10% eingeschätzt wurden, wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben.

4. Verfahren in den USA/Kanada

In den USA und Kanada sind die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge Gegenstand von Klagen und Auskunftersuchen verschiedener Art, die insbesondere von Kunden, Investoren sowie verschiedenen Behörden in den USA und Kanada gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gerichtet sind.

Im November 2023 erzielte Volkswagen eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der umweltrechtlichen Klagen des Attorney General des US-Bundesstaates Texas und einiger Kommunen in Texas gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen. Nachdem das Gericht den Vergleich genehmigt hatte, wurde er im Januar 2024 rechtskräftig. Ebenfalls im November 2023 schloss Volkswagen einen Vergleich zur Beilegung der umweltrechtlichen Klagen zweier Kommunen (Hillsborough County/Florida, und Salt Lake County/Utah) gegen die Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen.

Im März 2019 reichte die US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission – SEC) unter anderem gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America Finance, LLC sowie die VW Credit, Inc. eine Klage ein, in der Ansprüche nach US-Bundeswertpapierrecht unter anderem aufgrund vermeintlich unrichtiger und unvollständiger Angaben im Zusammenhang mit dem Angebot und Verkauf bestimmter Anleihen und Asset Backed Securities geltend gemacht werden. Im August 2020 wies das US District Court des Northern District von Kalifornien unter anderem sämtliche im Zusammenhang mit Asset Backed Securities geltend gemachten Forderungen gegen VW Credit, Inc. ab. Im September 2020 reichte die SEC eine überarbeitete Klageschrift ein, in der neben weiteren Änderungen die abgewiesenen Forderungen nicht mehr enthalten sind.

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 Dieseldisput thematik seit dem 22. Juni 2006 ihre Pflichten verletzt haben und der Volkswagen AG hieraus ein Schaden entstanden ist. Die

Volkswagen AG hatte gegen diese ursprünglich formal rechtskräftige Entscheidung Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Auch gegen die weitere, ursprünglich ebenfalls formal rechtskräftige Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle, einen anderen als den zunächst bestellten Sonderprüfer zu bestellen, hatte die Volkswagen AG Verfassungsbeschwerde erhoben. Nachdem das Bundesverfassungsgericht mit im November 2022 bekanntgegebenen Beschlüssen den beiden Verfassungsbeschwerden stattgegeben und die Verfahren an das Oberlandesgericht Celle zurückverwiesen hatte, ordnete das Oberlandesgericht im Verfahren über die Anordnung einer Sonderprüfung einen umfassenden Beweisbeschluss an. Das Verfahren über den Austausch des Sonderprüfers wurde bis zum Abschluss der Beweiserhebung ausgesetzt. Daneben hatte die Volkswagen AG beim Landgericht Braunschweig eine Unterlassungsklage gegen den Sonderprüfer mit dem Antrag erhoben, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat. Das Landgericht Braunschweig wies die Unterlassungsklage im Sommer 2022 ab, die Volkswagen AG legte daraufhin Berufung beim Oberlandesgericht Braunschweig ein.

Beim Landgericht Hannover wurde ein zweiter Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG gestellt, der ebenfalls auf die Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gerichtet ist. Dieses Verfahren wurde wieder aufgenommen, nachdem es zunächst bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren ruhend gestellt war.

6. Bewertung der Risiken aus der Dieseldiagnostik

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2023 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag von rund 0,9 (1,4) Mrd. €. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,0 (4,2) Mrd. € im Anhang angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,8 (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. €. Ende September 2022 hat der 1. Kartellsenat des Oberlandesgerichts Celle in einem Musterverfahrensentscheid sämtliche von den Klägern beantragten Feststellungsziele zurückgewiesen oder für gegenstandslos erklärt. Damit wurde den Musterbeklagten vollumfänglich Recht gegeben. Gegen den Musterverfahrensentscheid gingen zwei Rechtsbeschwerden ein, von denen sich eine auch gegen die Volkswagen AG richtet.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen Volkswagen Truck & Bus (vormals: MAN Latin America) ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für Volkswagen Truck & Bus geht. Im Dezember 2017 erging im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für Volkswagen Truck & Bus negatives Urteil. Gegen

dieses Urteil erhob Volkswagen Truck & Bus vor dem regulären Gericht in 2018 Klage. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der gegebenenfalls nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für Volkswagen Truck & Bus positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 3,4 Mrd. BRL für den streitgegenständlichen Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben, das im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten angegeben wurde.

Nachdem Volkswagen do Brasil in Brasilien erfolgreich gegen eine von der brasilianischen Bundesregierung vorgenommene und verfassungsgerichtlich für unzulässig erachtete Doppelbesteuerung von Fahrzeugen geklagt hatte, erstattete der Staat Brasilien Volkswagen do Brasil den überzahlten Betrag. Im Dezember 2023 verklagten unter anderem der brasilianische Händlerverband Associação Brasileira Dos Distribuidores Volkswagen (Assobrav) und einzelne Händler Volkswagen do Brasil mit der Begründung, dass die Händler mindestens teilweise Anspruch auf den erstatteten Betrag hätten. Es sind acht Klagen anhängig. Die Klage von Assobrav ist mit einem vorläufig geschätzten Streitwert von etwa 2,4 Mrd. BRL betragsmäßig mit Abstand die größte der Klagen. Im Januar 2024 wies das Gericht die Klage des Händlerverbands in vollem Umfang ab. Assobrav kann gegen die Klageabweisung Rechtsmittel einlegen, das Urteil ist nicht rechtskräftig.

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen. Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Das Gericht der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) lehnte die von Scania in diesem Zusammenhang eingelegten Rechtsmittel in einem Urteil im Februar 2022 vollinhaltlich ab. Im Februar 2024 wies der Europäische Gerichtshof das von Scania im April 2022 gegen dieses Urteil eingelegte Rechtsmittel in vollem Umfang letztinstanzlich zurück. Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Für einen Großteil der genannten Rechtsstreitigkeiten wurden keine Rückstellungen gebildet, da nicht von einer abschließenden, letztinstanzlichen Verurteilung auf Zahlung von Schadensersatz ausgegangen wird. Für diejenigen Verfahren, in denen infolge einer Neubewertung der Risiken mehr für eine abschließende, letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, spricht als dagegen, wurden Rückstellungen in Höhe von 89 Mio. € gebildet. Eventualverbindlichkeiten wurden nicht angegeben, da eine Quantifizierung derzeit nicht möglich ist. Dies betrifft insbesondere die Verfahren, die sich aktuell in einem frühen Stadium befinden – einschließlich solcher, die sich noch im frühen Stadium der sachverständigen Begutachtung befinden.

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. Im Nachgang zur Bußgeldentscheidung der Europäischen Kommission aus Juli 2021 wurden im Vereinigten Königreich ab Ende 2021 mehrere Sammelklagen unter anderem gegen die Volkswagen AG eingereicht. Mit einer Zustellung der Klagen wird im Laufe des Jahres 2024 gerechnet. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da eine realistische Risikoeinschätzung im aktuellen Verfahrensstadium nicht möglich ist. Die Koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC hatte mögliche Verstöße auf der Grundlage des EU-Sachverhalts analysiert und gab im April 2023 ihre Bußgeldentscheidung

bekannt. Gegen die Volkswagen AG wurde kein Bußgeld verhängt und die Porsche AG ist nicht von der Entscheidung betroffen. Gegen die AUDI AG wurde ein Bußgeld von umgerechnet knapp 3 Mio.€ verhängt. Die AUDI AG und die Volkswagen AG legten vor dem zuständigen Gericht in Seoul/Korea Rechtsmittel gegen die Entscheidung ein. Die türkische Wettbewerbsbehörde, die ähnliche Sachverhalte untersucht hatte, erließ im Januar 2022 ihre finale Entscheidung und stellte fest, dass angebliche wettbewerbswidrige Verhaltensweisen vorliegen, die sich aber nicht auf die Türkei ausgewirkt haben, weshalb von der Verhängung von Bußgeldern gegen die deutschen Automobilhersteller abgesehen wurde. Eine rechtskräftige Entscheidungsbegründung liegt noch nicht vor. Die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG legten Rechtsmittel ein. Die chinesische Wettbewerbsbehörde eröffnete wegen vergleichbaren Sachverhalten Verfahren unter anderem gegen die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG und erließ Auskunftsersuchen.

Die Europäische Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) durchsuchten im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche beziehungsweise stellten förmliche Auskunftsverlangen zu. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und Vans bis zu 3,75 t) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten (recyclates, recyclability, recovery) erfolgen. Die untersuchte Zuwiderhandlung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG beantwortet die Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA. Zudem richtete die CMA in dieser Angelegenheit Auskunftsverlangen an die Volkswagen AG. Die Volkswagen AG reichte gegen die Auskunftsersuchen der CMA im Juli 2022 Klage (judicial review) ein, weil die CMA nach Auffassung der Volkswagen AG mit den Auskunftsersuchen insbesondere ihre Kompetenzen überschreitet. Dieser Klage gab das Gericht im Februar 2023 statt. Nachdem die CMA im April 2023 Rechtsmittel gegen das Urteil eingelegt hatte, entschied das Berufungsgericht im Januar 2024 zugunsten der CMA. Die Volkswagen AG prüft die Einlegung von Rechtsmitteln gegen die Entscheidung. Parallel prüft die Volkswagen AG unverändert Möglichkeiten einer verhältnismäßigen Kooperation mit der CMA.

Darüber hinaus leiteten wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen ein. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen; eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

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 lagen. Eine Vielzahl dieser Themen wurde bereits abgeschlossen.

Im November 2021 erhoben drei Anspruchsteller, begleitet von Greenpeace, Klage gegen die Volkswagen AG vor dem Landgericht Braunschweig. Volkswagen sollte verpflichtet werden, unter anderem stufenweise die Produktion und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu reduzieren und bis 2029 komplett einzustellen sowie Treibhausgasemissionen aus Entwicklung, Produktion und Vertrieb (einschließlich der Nutzung der Fahrzeuge durch Dritte) zu reduzieren. Zusätzlich sollte Volkswagen so Einfluss auf Konzernunternehmen, Beteiligungen und Joint Ventures ausüben, dass diese Forderungen auch von diesen erfüllt werden. Das Landgericht Braunschweig wies die Klage im Februar 2023 als unbegründet ab. 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 wies diese Klage im Februar 2023 ebenfalls als unbegründet ab. Die Kläger legten im März 2023 beim Oberlandesgericht Braunschweig und im April 2023 beim Oberlandesgericht Hamm Berufung gegen die klageabweisenden Urteile ein.

In Russland hatte Automobile Plant GAZ LLC (GAZ) im Berichtszeitraum zunächst in mehreren Gerichtsverfahren unter anderem gegenüber der Volkswagen AG angebliche Schadensersatzforderungen in Höhe von insgesamt rund 44 Mrd. RUB geltend gemacht. Von GAZ in diesem Zusammenhang beantragte und zunächst teilweise verhängte Sicherungsmaßnahmen auf die Gesellschaftsanteile an der Volkswagen Group Rus OOO (VGR) sowie das bewegliche und unbewegliche Vermögen der VGR wurden zwischenzeitlich gerichtlich abgelehnt beziehungsweise aufgehoben. Gegen die Ablehnung beziehungsweise Aufhebung der Sicherungsmaßnahmen in Bezug auf das bewegliche und unbewegliche Vermögen der VGR hatte GAZ Rechtsmittel eingelegt, die zwischenzeitlich rechtskräftig abgewiesen wurden. Im Mai 2023 schloss die Volkswagen AG den Verkauf ihrer Anteile an der VGR und ihrer lokalen Tochtergesellschaften an die Art-Finance LLC ab und übertrug das Eigentum an den Anteilen der VGR und ihrer lokalen Tochtergesellschaften mit Registrierung der Transaktion auf die Käuferin. Im Juni 2023 wurde die VGR in AGR LLC umbenannt. In Erfüllung eines vom Gericht bestätigten Vergleichs nahm GAZ im ersten Klageverfahren zwischenzeitlich die Klage zurück und beendete das Verfahren damit. Im verbliebenen zweiten Klageverfahren über angebliche Forderungen in Höhe von rund 28,5 Mrd. RUB verteidigt sich die allein verklagte Volkswagen AG weiter.

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.

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 fortlaufend 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, konzerninternen 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.

Der Volkswagen Konzern ist sich seiner gesellschaftlichen Verantwortung bei der Erfüllung steuerlicher Vorschriften (Tax Compliance) bewusst und sieht sich in der Pflicht, ein verantwortungsbewusster und zuverlässiger Steuerzahler (Tax Governance) zu sein.

In der Konzernrichtlinie „Steuern“, die jährlich auf Aktualität überprüft wird, werden die organisatorischen Grundsätze in Bezug auf die Wahrnehmung der steuerlichen Belange für den Volkswagen Konzern festgelegt. Sie beinhaltet zudem einheitliche Vorgaben für die Implementierung eines konzernweiten Tax-Compliance-Management-Systems. Diese Vorgaben sind von den Konzerngesellschaften einzuhalten und dienen der Überwachung der Einhaltung der steuerlichen Vorschriften. Die dort verankerten organisatorischen Grundsätze sollen sicherstellen, dass die mit der Besteuerung verbundenen finanziellen und regulatorischen Risiken sowie daraus resul-

tierende Reputationsrisiken identifiziert und bewertet werden können. Diese Risiken werden kommuniziert, proaktiv gesteuert und überwacht und sind umfassend in unseren Risikomanagementprozessen und -systemen berücksichtigt.

Darüber hinaus hat der Vorstand steuerstrategische Grundsätze veröffentlicht, die insbesondere die ordnungsgemäße Erfüllung steuerlicher Verpflichtungen in den Fokus stellen. Sie geben den Konzernunternehmen unter anderem vor, Transaktionen zwischen den Gesellschaften des Konzerns unter Beachtung des Fremdvergleichsgrundsatzes zu schließen, um damit auch entsprechenden OECD-Leitlinien für multinationale Unternehmen nachzukommen. Unangemessene rechtliche Gestaltungen sind dabei zu vermeiden, insbesondere eine sogenannte aggressive Steuergestaltung.

Finanzrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch und das Schadenausmaß mit mittel bewertet. In dieser Kategorie wurden im Vorjahr keine Risiken mit einem Score-Wert über 20 gemeldet.

Die größten Risiken aus dem RQP resultieren im Wesentlichen aus volatilen Devisenmärkten.

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 den Auseinandersetzungen im Nahen Osten. 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 befinden sich zum Jahresende 2023 keine Sicherungen mehr im Bestand.

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 und der Auseinandersetzungen im Nahen Osten – 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, Lithium 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 Lieferumfänge für Strom und Gas durch entsprechende Vereinbarungen preislich abgesichert.

Die Edelmetalle Platin, Palladium und Rhodium sind mit kürzeren Sicherungslaufzeiten versehen, in der Regel bis maximal drei Jahre. Dies kann für ausgewählte Rohstoffe auch physische Bestandserhöhungen beinhalten. Zudem wurden Geschäfte für Emissionszertifikate abgeschlossen, um einen Teil der über die freien Zuteilungen hinaus verursachten CO₂-Emissionen im Rahmen des European Union Emissions Trading System (EU ETS) über die kommenden Jahre preislich zu sichern.

Aus Spezialfonds, in denen wir Überschussliquidität anlegen, resultieren insbesondere Aktien- und Fondpreisrisiken. Diese Risiken reduzieren wir durch eine diversifizierte Anlage der Mittel sowie durch in den jeweiligen Anlagerichtlinien festgeschriebene Wertuntergrenzen. Zudem werden bei entsprechender Marktlage Kurssicherungen durchgeführt.

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, welches wir im Abschnitt „Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements“ innerhalb der „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ näher erläutern. Bei den zu Sicherungszwecken gehaltenen Finanzinstrumenten ergeben sich neben den Kontrahentenrisiken auch bilanzielle Risiken, die wir durch die Anwendung von Hedge Accounting begrenzen.

Selbst wenn einzelne Kontrahenten ausfallen sollten, wirken wir mit der Diversifizierung bei der Auswahl der Geschäftspartner darauf hin, dass die Auswirkungen eines Ausfalls begrenzt werden und der Volkswagen Konzern jederzeit zahlungsfähig bleibt.

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-, Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen haben kann.

Der Konzernbereich Automobile und der Konzernbereich Finanzdienstleistungen refinanzieren sich grundsätzlich unabhängig voneinander, unterliegen jedoch weitestgehend vergleichbaren Refinanzierungsrisiken. Im Konzernbereich Automobile wird im Wesentlichen aus einbehaltenen, nicht ausgeschütteten Erträgen, der Inanspruchnahme von Kreditlinien sowie durch die Begebungen von Finanzierungsinstrumenten an den Geld- und Kapitalmärkten die Zahlungsfähigkeit des Unternehmens abgesichert. Der Kapitalbedarf für das Finanzdienstleistungsgeschäft wird überwiegend durch Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internationalen Finanzmärkten 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 vollbestätigten 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 geopolitischer Spannungen und Konflikte wie dem Russland-Ukraine-Konflikt oder den Auseinandersetzungen im Nahen Osten –, eine Verschlechterung des Kreditprofils und des Ausblicks sowie eine Herabstufung oder Rücknahme des Ratings beeinträchtigt werden. Auch die zunehmende Relevanz von ESG-Ratings auf Investoreseite 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 Risiko- beurteilung, -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 Risikoversorge 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 Risikoversorgebildung 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 Risikoversorge 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 Risikoversorge. 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 2023 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 Schadenersatzansprüche entstehen.

Wir setzen verstärkt auf Partnerschaften, Zukäufe und Venture-Capital-Investitionen. Damit wollen wir den größtmöglichen Wert für den Konzern und seine Marken schaffen und bekommen die Möglichkeit, unser Know-how insbesondere in neuen Geschäftsfeldern auszubauen. Dies wird unterstützt durch unsere Innovationspräsenz in den Märkten. Mithilfe lokaler Partnerschaften wollen wir regionale Kundenbedürfnisse genauer erkennen, wettbewerbsgerechte Kostenstrukturen etablieren und so marktgerechte Produkte entwickeln und anbieten. Gleichzeitig besteht das Risiko bei Kooperationen, dass sich die Interessen der Geschäftspartner von unseren unterscheiden oder dass die gemeinsamen Ziele nicht erreicht werden. Darüber hinaus können spezifische Risiken und Aufwände für die rechtsraumadäquate (zum Beispiel nationale Gesetzgebung zum Datenschutz) und rollenadäquate (zum Beispiel das Need-to-Know-Prinzip des Volkswagen Konzerns) Bereitstellung von Daten und Systemen in neuen Entwicklungspartnerschaften entstehen. Die Entwicklungskooperationen werden zur Mitigation der genannten Risiken nicht nur fachlich, sondern auch juristisch und von Seiten der IT betreut.

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 Gesamt-Risiko- und Chancensituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor dargestellten Einzelrisiken und -chancen. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, haben wir ein umfassendes Risikomanagementsystem etabliert. Die größten Risiken über alle Risikokategorien hinweg bestehen für den Volkswagen Konzern in einer negativen Markt- und Absatzentwicklung, 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 Dieseldematik. Für das Jahr 2024 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 und den Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Nach den uns heute bekannten Informationen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand wesentlicher Konzerngesellschaften oder des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.

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

Ausblick für das Jahr 2024

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2023 verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich 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; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. 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. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Zudem können sich Unsicherheiten aus Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts und der Auseinandersetzungen im Nahen Osten verstärken und zu insbesondere steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2024 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht über dem des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2024 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das leicht über dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2024 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen ebenfalls leicht über dem Vorjahresniveau liegen wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2024 den Vorjahreswert insgesamt 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 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2024 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls leicht steigen wird. Auch die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2024 voraussichtlich leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Wir erwarten für 2024, 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 negativ entwickeln werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2024 mit einer Nachfrage spürbar über dem Niveau des Vorjahres mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2024 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir rechnen damit, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2024 unter herausfordernden Marktbedingungen gegenüber dem Vorjahr um bis zu 3 % wachsen.

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 und den Bereich Pkw im Jahr 2024, dass die Umsatzerlöse das Vorjahr um bis zu 5 % übertreffen. Die operative Umsatzrendite für den Konzern und den Bereich Pkw wird voraussichtlich zwischen 7 und 7,5 % liegen. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei ebenfalls bis zu 5 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 8,5 und 9,5 % aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse um bis zu 2 % über denen des Vorjahres und für das Operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir mit 3 bis 7 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen und einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4,0 Mrd. €.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2024 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 13,5 und 14,5 % liegt. Den Netto-Cashflow des Jahres 2024 erwarten wir zwischen 4,5 und 6,5 Mrd. €. Darin enthalten sind insbesondere Zukunftsinvestitionen sowie Liquiditätsabflüsse aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten für das Geschäftsfeld Battery, die eine wichtige Säule der Transformation des Volkswagen Konzerns darstellen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2024 voraussichtlich zwischen 39 und 41 Mrd. € liegen. Es ist unverändert unser Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätspolitik fortzusetzen.

Wolfsburg, 20. Februar 2024

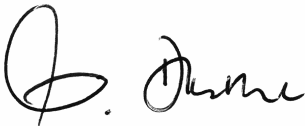
Der Vorstand

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Wolfsburg, 20. Februar 2024

Volkswagen Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Oliver Blume



Arno Antlitz



Ralf Brandstätter



Gernot Döllner



Manfred Döss



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 2023 lag der Schwerpunkt der Arbeit des Aufsichtsrats der Volkswagen AG und seiner Ausschüsse auf der strategischen Ausrichtung des Volkswagen Konzerns, insbesondere der China-Strategie und der Transformation. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Berichtsjahr regelmäßig mit der Lage und der Entwicklung des Unternehmens. Den uns nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben entsprechend, überwachten und unterstützten wir den Vorstand bei der Geschäftsführung und berieten ihn in Fragen der Unternehmensleitung, insbesondere auch in Nachhaltigkeitsfragen. In sämtliche Entscheidungen, die für den Konzern von grundlegender Bedeutung waren, wurde der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden. Turnusmäßig erörterten wir zudem strategische Überlegungen mit dem Vorstand.

Der Vorstand kam seinen Informationspflichten nach, die in der vom Aufsichtsrat beschlossenen Informationsordnung konkretisiert sind. Der Vorstand unterrichtete uns sowohl in schriftlicher als auch in mündlicher Form regelmäßig, zeitnah und umfassend, insbesondere über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Strategie, der Geschäftsentwicklung, der Planung und der Unternehmenssituation. Dazu gehörten auch die Risikolage und das Risikomanagement. Insofern informierte der Vorstand auch über weitere Verbesserungen des Internen Kontrollsystems sowie des Risiko- und des Compliance-Managementsystems. Zudem erhielt der Aufsichtsrat vom Vorstand fortlaufend Informationen über die Compliance und weitere aktuelle Themen. Entscheidungsrelevante Unterlagen erreichten uns rechtzeitig vor den Sitzungen. Zu festen Terminen erhielten wir darüber hinaus einen detaillierten Bericht des Vorstands über die aktuelle Geschäftslage und die Vorausschätzung für das laufende Jahr. Im Falle von Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen gab uns der Vorstand ausführliche Erläuterungen dazu in schriftlicher oder mündlicher Form. Gemeinsam mit dem Vorstand analysierten wir die Ursachen der Abweichungen und leiteten daraus gegensteuernde Maßnahmen ab. Der Vorstand berichtete zudem weiterhin über die Situation hinsichtlich des Russland-Ukraine-Konflikts und tauschte sich mit dem Aufsichtsrat zu entsprechenden Maßnahmen aus.

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 regelmäßig mit Investoren Gespräche über aufsichtsratsspezifische Themen sowie in Abstimmung mit dem Vorstand über nicht aufsichtsratsspezifische Themen. Ein Schwerpunkt der Gespräche waren Corporate-Governance-Themen und Fragen aus dem Bereich „Environment, Social und Governance (ESG)“. Über Gespräche mit Investoren informierte der Aufsichtsratsvorsitzende den Aufsichtsrat im Nachgang.

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2023 zu insgesamt acht Sitzungen zusammen. Davon wurden sechs Sitzungen in Präsenz und zwei als Video- oder Telefonkonferenzen durchgeführt. Die Teilnahmequote (gerechnet für alle Sitzungen des Geschäftsjahres und für alle jeweils amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats) belief sich auf 92%. 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, und dem Prüfungsausschuss gehören je drei Vertreter der Anteilseigner- und der Arbeitnehmerseite an. Die personelle Zusammensetzung dieser Ausschüsse zum 31. Dezember 2023 ist aus der Konzernklärung zur Unternehmensführung ersichtlich.

Das Präsidium des Aufsichtsrats kam im Berichtsjahr zu zwölf Sitzungen zusammen. Davon wurden fünf Sitzungen in Präsenz und sieben als Video- oder Telefonkonferenzen durchgeführt. Das Präsidium bereitete die Beschlüsse des Aufsichtsrats sorgfältig vor, beriet über die personelle Besetzung des Vorstands und entschied unter anderem über dessen nicht vergütungsbezogene vertragliche Angelegenheiten sowie über die Zustimmung zu Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Ferner übte das Präsidium die Funktion eines „Vergütungsausschusses“ aus und bereitete die Entscheidungen des Aufsichtsrats über Fragen der Vorstandsvergütung vor.

Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung zu nennen. Dabei berücksichtigt er die vom Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung beschlossenen Ziele, das im Hinblick auf die Zusammensetzung des Aufsichtsrats verfolgte Diversitätskonzept und strebt die Ausfüllung des Kompetenzprofils für das Gesamtgremium an. Der Nominierungsausschuss achtet insofern insbesondere auch darauf, dass im Gesamtgremium keine Kompetenzlücken auftreten (Skill Gaps Assessment). Im Jahr 2023 hielt der Nominierungsausschuss eine Sitzung in Präsenz ab und beschloss unter Berücksichtigung der genannten Vorgaben Vorschläge an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung.

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

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

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 Mitglieder des Aufsichtsrats zur Rohstoffsituation und zur Batteriezellproduktion statt. Ferner ermöglicht die Volkswagen AG den Mitgliedern des Aufsichtsrats, sich mit den Produkten des Unternehmens und Marktentwicklungen weiter vertraut zu machen. Dazu bietet die Volkswagen AG den Mitgliedern des Aufsichtsrats etwa interne Produkt- und Innovationspräsentationen an und unterstützt die Teilnahme an Fachmessen. Erstmals bestellte Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten ferner die Gelegenheit, eingehend in spezifische Themen des Aufsichtsrats der Volkswagen AG eingeführt zu werden („Onboarding“).



Hans Dieter Pötsch

BERATUNGSPUNKTE IM AUFSICHTSRAT

Die erste Aufsichtsratssitzung des Berichtsjahres fand am 10. Februar 2023 statt. In dieser Sitzung befassten wir uns mit Vorstands- und Vergütungsangelegenheiten und erörterten mit dem Vorstand insbesondere die Elektromobilitätsstrategie in China und die Versorgungssituation. Zudem befassten wir uns mit dem aktuellen Stand der Investitions- und Finanzplanung des Volkswagen Konzerns.

Die nächste Sitzung des Aufsichtsrats fand am 3. März 2023 statt. Nach eingehender Prüfung billigten wir den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss und den Jahresabschluss der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2022. Wir prüften den zusammengefassten Lagebericht, den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht 2022 sowie den vom Vorstand vorsorglich erstellten Bericht über die Beziehungen der Volkswagen AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht). Zu den weiteren Tagesordnungspunkten gehörten die Erteilung des Prüfungsauftrags für den Jahres- und Konzernabschluss 2023 sowie weiterer Rechnungslegungsdokumente, eine Anpassung des Vergütungssystems für die Vorstandsmitglieder, die Neustrukturierung der Financial Services Bereiche des Volkswagen Konzerns, insbesondere zum Aufbau der TRATON Financial Services AB, die Standortauswahl für eine Batteriezellfabrik in Nordamerika sowie die Produktionsstrategie für vollelektrische Modelle in den USA.

Am 9. Mai 2023 kam der Aufsichtsrat zu einer Sitzung zusammen, die neben personellen Angelegenheiten im Vorstand der Volkswagen AG insbesondere die Rohstoffsituation sowie die Vorbereitung der 63. ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG zum Inhalt hatte. Zudem erörterten wir mit dem Vorstand unter anderem die Geschäftsentwicklung im ersten Quartal 2023, die Entwicklungen im chinesischen Markt sowie die Neuaufstellung der CARIAD SE.

In der Aufsichtsratssitzung am 13. Juni 2023 standen neben dem Konzept zum Capital Markets Day vor allem strategische Erwägungen zum chinesischen Markt im Vordergrund. Daneben diskutierten wir mit dem Vorstand insbesondere den aktuellen Stand der Investitions- und Finanzplanung des Volkswagen Konzerns sowie die Energiestrategie der Volkswagen AG.

Die Sitzung des Aufsichtsrats am 29. Juni 2023 hatte personelle Angelegenheiten im Vorstand der Volkswagen AG zum Schwerpunkt. Wir beschlossen in dieser Sitzung, Herrn Gernot Döllner mit Wirkung zum 1. September 2023 als Nachfolger des einvernehmlich ausscheidenden Herrn Markus Duesmann zum Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG zu ernennen und willigten darüber hinaus ein, dass Herr Döllner zugleich die Funktion als Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG übernimmt.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 26. Juli 2023 beschäftigten wir uns mit der Elektromobilitätsstrategie in China.

Am 29. September 2023 kam der Aufsichtsrat zu einer Sitzung zusammen, die insbesondere personelle Angelegenheiten im Vorstand, die Rohstoffversorgung der Volkswagen AG sowie die Portfoliostrategie des Nutzfahrzeubereichs zum Gegenstand hatte.

In der Aufsichtsratssitzung am 17. November 2023 erörterten wir mit dem Vorstand unter anderem den aktuellen Stand der Investitions- und Finanzplanung des Volkswagen Konzerns sowie die Portfoliostrategie des Nutzfahrzeubereichs. Zudem gaben wir zusammen mit dem Vorstand die jährliche Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) ab.

Durch Umlaufbeschlüsse haben wir im Berichtsjahr unter anderem eine weitere Änderung des Vergütungssystems für die Vorstandsmitglieder, den Vorschlag einer Änderung der Vergütungsregelungen für die Mitglieder des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung, die Zustimmung zur Standortauswahl für eine Batteriezellfabrik in Nordamerika und die Besetzung von Aufsichtsratsausschüssen beschlossen.

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Sitzungen des Plenums und der Ausschüsse sowie die individuelle Teilnahme der Mitglieder des Aufsichtsrats im Jahr 2023:

	Sitzungen des Plenums	Sitzungen der Ausschüsse
Hans Dieter Pötsch	8 von 8	13 von 13
Jörg Hofmann	8 von 8	11 von 12
Dr. Hessa Sultan Al Jaber	7 von 8	-
Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud	6 von 8	4 von 4
Harald Buck	8 von 8	-
Matías Carnero Sojo	7 von 8	-
Daniela Cavallo	8 von 8	15 von 16
Julia Willie Hamburg	6 von 8	-
Marianne Heiß	8 von 8	4 von 4
Dr. Arno Homburg	7 von 8	-
Günther J. Horvath (seit 28.02.2023)	6 von 7	-
Simone Mahler (bis 31.05.2023)	3 von 3	-
Peter Mosch	8 von 8	12 von 12
Daniela Nowak	8 von 8	-
Dr. Hans Michel Piëch	7 von 8	10 von 13
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	8 von 8	4 von 4
Dr. Wolfgang Porsche	6 von 8	12 von 13
Jens Rothe (bis 03.03.2023)	2 von 2	4 von 4
Gerardo Scarpino (seit 21.04.2023)	6 von 6	10 von 10
Karina Schnur (seit 11.07.2023)	3 von 3	-
Conny Schönhardt	8 von 8	4 von 4
Stephan Weil	7 von 8	11 von 13

INTERESSENKONFLIKTE

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 Thema in der Aufsichtsratssitzung am 17. November 2023. Wir diskutierten eingehend die Vorgaben und gaben zusammen mit dem Vorstand die jährliche Erklärung nach § 161 AktG zu den Empfehlungen des DCGK ab.

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

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

BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Jens Rothe, der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der Volkswagen Sachsen GmbH, legte sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG mit Wirkung zum 3. März 2023 nieder. Herr Jens Rothe hatte dem Aufsichtsrat seit dem 22. Oktober 2021 als Vertreter der Arbeitnehmer angehört. Als Nachfolger wurde Herr Gerardo Scarpino, der Geschäftsführer des Volkswagen Konzernbetriebsrats, mit Wirkung zum 21. April 2023 gerichtlich ersatzbestellt.

Mit Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 10. Mai 2023 endeten die Amtszeiten von Frau Marianne Heiß und Herrn Wolfgang Porsche sowie die aufgrund gerichtlicher Bestellung befristete Amtszeit von Herrn Günther Horvath im Aufsichtsrat der Volkswagen AG. Die Hauptversammlung wählte Frau Marianne Heiß, Herrn Wolfgang Porsche und Herrn Günther Horvath für eine weitere volle Amtsperiode.

Mit Wirkung zum 31. Mai 2023 legte Frau Simone Mahler, Vorsitzende des gemeinsamen Betriebsrats der Volkswagen Financial Services AG und der Volkswagen Bank GmbH, ihr Amt als Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG nieder. Frau Simone Mahler hatte dem Aufsichtsrat seit dem 12. Mai 2022 als Vertreterin der Arbeitnehmer angehört. Als Nachfolgerin wurde Frau Karina Schnur, die Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der MAN Truck & Bus SE, mit Wirkung zum 11. Juli 2023 gerichtlich ersatzbestellt.

Mit Wirkung zum 31. Dezember 2023 legte Herr Peter Mosch, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG, sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG nieder. Herr Mosch hatte dem Aufsichtsrat seit dem 18. Januar 2006 als Vertreter der Arbeitnehmer angehört. Als Nachfolgerin wurde Frau Rita Beck, stellvertretende Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG, mit Wirkung zum 9. Januar 2024 gerichtlich ersatzbestellt.

Mit Wirkung zum 1. September 2023 bestellte der Aufsichtsrat Herrn Gernot Döllner zum Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG. Herr Döllner übernahm den Geschäftsbereich „Markengruppe Progressive“ (vormals: „Premium“) als Nachfolger von Herrn Markus Duesmann, der im gegenseitigen Einvernehmen zum Ablauf des 31. August 2023 aus dem Vorstand ausschied.

Allen ausgeschiedenen Aufsichtsrats- und Vorstandsmitgliedern danken wir ausdrücklich für ihre geleistete Arbeit.

JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSPRÜFUNG

Unserem Vorschlag folgend, wählte die Hauptversammlung der Volkswagen AG am 10. Mai 2023 die EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (EY) zum Abschlussprüfer und zum Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2023. 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 2023 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 2023 wurde ebenfalls vom Abschlussprüfer geprüft und mit folgendem Vermerk versehen: „Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind und bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

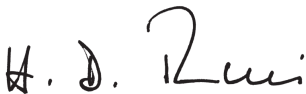
Für die Sitzungen des Prüfungsausschusses am 29. Februar 2024 und des Aufsichtsrats am 1. März 2024 erhielten die Mitglieder dieser Gremien jeweils rechtzeitig die Jahres- und Konzernabschlussunterlagen einschließlich des Abhängigkeitsberichts, die Unterlagen zum zusammengefassten Lagebericht sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und den Bericht von EY zur externen inhaltlichen Überprüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2023. 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 berät 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 2023 durch den Aufsichtsrat vorbereitet und darüber in der Aufsichtsratssitzung am 1. März 2024 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 1. März 2024, 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 2023 zur Erlangung begrenzter Sicherheit durchgeführt und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt. EY nahm in unserer Sitzung am 1. März 2024 auch bei den Tagesordnungspunkten mit Bezug zum zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht 2023 teil. Der Aufsichtsrat hatte nach seiner eigenständigen Prüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2023 keine Einwendungen. Wir beschlossen zudem, gemeinsam mit dem Vorstand den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2023 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.

Wir sprechen dem Vorstand, dem Betriebsrat, dem Management, allen Mitarbeitern der Volkswagen AG sowie den Beschäftigten der mit ihr verbundenen Unternehmen für die im Berichtsjahr geleistete Arbeit großen Dank und unsere besondere Anerkennung aus. Auch das Jahr 2023 brachte viele, teils große Herausforderungen mit sich, die es zu bewältigen galt. Mit großem persönlichen Einsatz und hoher Leistungsbereitschaft haben sie alle entscheidend dazu beigetragen, dass der Volkswagen Konzern das abgelaufene Geschäftsjahr 2023 positiv beschließen konnte.

Wolfsburg, 1. März 2024



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 die Vorgaben des DCGK unter Einbeziehung aktueller Entwicklungen regelmäßig im Sinne der Best Practice auf ihre Relevanz und passt sie bei Bedarf an. Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG richten ihre Arbeit an den Grundsätzen, Empfehlungen und Anregungen des DCGK aus. Eine gute Corporate Governance sehen wir als wesentliche Voraussetzung dafür, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern. Sie trägt dazu bei, das Vertrauen unserer 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 Abgabe der Entsprechenserklärung)

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 17. November 2023 die gemäß § 161 AktG geforderte jährliche Entsprechenserklärung zum DCGK mit folgendem Wortlaut abgegeben:

„Vorstand und Aufsichtsrat erklären:

Den vom Bundesministerium der Justiz am 27. Juni 2022 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 28. April 2022 wurde im Zeitraum seit der letzten Entsprechenserklärung vom 11. November 2022 und wird weiterhin mit Ausnahme der nachfolgend genannten Empfehlungen 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 B.5 (Altersgrenze für Mitglieder des Vorstands)

Gemäß Empfehlung B.5 soll für Mitglieder des Vorstands eine Altersgrenze festgelegt und in der Erklärung zur Unternehmensführung angegeben werden. Das wurde umgesetzt. Im September 2023 hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. Manfred Döss erneut bestellt und dabei die festgelegte Altersgrenze ausnahmsweise durchbrochen. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats lag diese Durchbrechung im Unternehmensinteresse. Von der Transformation des VOLKSWAGEN Konzerns sind in großem Umfang Themen aus dem von Herrn Dr. Döss verantworteten Bereich „Integrität und Recht“ betroffen, etwa mit Blick auf autonom fahrende Transportmittel sowie mit Blick auf die Themen „Environment – Social – Governance“ („ESG“). Herr Dr. Döss hat den VOLKSWAGEN Konzern insoweit bereits auf einen guten Weg gebracht. Die erneute Bestellung von Herrn Dr. Döss stellt sicher, dass dieser Weg möglichst effektiv und effizient weiter beschritten wird. Der Aufsichtsrat hält im Übrigen an der festgelegten Altersgrenze für Mitglieder des Vorstands fest. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass Stimmen in der juristischen Literatur so verstanden werden könnten, auch bei einer lediglich einmaligen Durchbrechung einer fortgeltenden Altersgrenze werde von der Empfehlung B.5 abgewichen. Vorsorglich wird daher eine solche Abweichung erklärt.

> c) Empfehlung C.5 (Mandatsobergrenze mit Vorstands-Mandat)

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats nimmt Aufsichtsratsmandate in drei börsennotierten Gesellschaften des VOLKSWAGEN Konzerns, nämlich in der VOLKSWAGEN AG (als Vorsitzender), der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und der TRATON SE (als Vorsitzender), sowie ein Aufsichtsratsmandat in der Bertelsmann SE & Co. KGaA wahr und ist ferner Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE. Die VOLKSWAGEN AG, die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und die TRATON SE bilden keinen Konzern im aktienrechtlichen Sinn mit der Porsche Automobil Holding SE. Wir sind jedoch davon überzeugt, dass dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats der VOLKSWAGEN AG für die Wahrnehmung seiner Mandate genügend Zeit zur Verfügung steht.

> d) Empfehlung C.13 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen)

Hinsichtlich dieser Empfehlung zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sind die Anforderungen unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Wir erklären daher höchstvorsorglich insoweit eine Abweichung. Dessen ungeachtet wird sich der Aufsichtsrat bemühen, den Anforderungen der Empfehlung gerecht zu werden.

> e) Empfehlung G.6 (Überwiegen der langfristig variablen Vergütung)

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG („Porsche AG“) hat am 20. Juli 2022 mit Herrn Dr. Oliver Blume für den Fall eines erfolgreichen Börsengangs der Porsche AG einen sogenannten IPO-Bonus vereinbart. Da ein 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 dreijährige Tranche des IPO-Bonus der langfristig variablen Vergütung von Herrn Dr. Blume zuzuordnen sind. Dadurch überstieg der Zielwert der Herrn Dr. Blume für das Geschäftsjahr 2022 insgesamt zugesagten kurzfristig variablen Vergütung den Zielwert der langfristig variablen Vergütung. Auch im laufenden Geschäftsjahr 2023 war der im Geschäftsjahr 2022 gewährte IPO-Bonus noch nicht vollständig abgewickelt. Vor diesem Hintergrund erklären wir vorsorglich weiterhin eine Abweichung von der Empfehlung G.6. Die Vorstandsvergütung für Herrn Dr. Blume ist insgesamt gleichwohl weiterhin auf eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Gesellschaft ausgerichtet. Die Auszahlung des IPO-Bonus 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.

> f) Empfehlung G.10 Satz 2 (4-Jahre Bindungsfrist)

Über die dritte Tranche des vorstehend unter e) beschriebenen IPO-Bonus als Bestandteil der langfristig variablen Vergütung kann Herr Dr. Blume bereits nach drei und nicht erst nach vier Jahren verfügen.

> g) Empfehlung G.13 Satz 1 (Abfindungs-Cap)

Der Aufsichtsrat der VOLKSWAGEN AG hat Ende Juli 2022 im Einvernehmen mit Herrn Dr. Diess beschlossen, seine Bestellung zum Mitglied und seine Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands zum Ablauf des 31. August 2022 zu beenden. Nach der mit Herrn Dr. Diess erzielten Einigung läuft sein Dienstvertrag – vorbehaltlich einer früheren Kündigung durch Herrn Dr. Diess – auch nach dem vorzeitigen Ende der Bestellung bis zum Ablauf seiner regulären Laufzeit, d.h. bis zum Ablauf des 24. Oktober 2025, weiter. Entsprechend erhält Herr Dr. Diess zwar keine Abfindung, aber unter Umständen seine vertragsgemäße Vergütung für mehr als zwei Jahre gerechnet ab seinem Ausscheiden aus dem Vorstand. Aus unserer Sicht ist nicht eindeutig, ob sich die Empfehlung nur auf Abfindungszahlungen oder auch auf Zahlungen an ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied aufgrund eines fortbestehenden Dienstvertrags bezieht. Vor diesem Hintergrund erklären wir weiterhin vorsorglich eine Abweichung von Empfehlung G.13 Satz 1.“

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

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
www.volkswagen-group.com/erklarungen

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.

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

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

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

Arbeitsweise des Vorstands

Der Vorstand der Volkswagen AG besteht gemäß § 6 der Satzung aus mindestens drei Personen, wobei die tatsächliche Zahl der Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat festgesetzt wird. Zum 31. Dezember 2023 bestand der Vorstand aus neun Mitgliedern.

Der Vorstand tagt in der Regel wöchentlich, gemäß der Geschäftsordnung für den Vorstand aber mindestens zweimal im Monat. Die Vorstandssitzungen werden vom Vorsitzenden des Vorstands einberufen. Auf Verlangen eines Vorstandsmitglieds ist der Vorsitzende des Vorstands zur Einberufung einer Vorstandssitzung verpflichtet. Der Vorsitzende des Vorstands leitet die Vorstandssitzungen. Der gesamte Vorstand entscheidet über alle Angelegenheiten, die nicht durch die Geschäftsordnung für den Vorstand oder einen Beschluss des Vorstands einem einzelnen Vorstandsmitglied zugewiesen sind, über Angelegenheiten, die nach Gesetz oder der Satzung dem

gesamten Vorstand zugewiesen sind, und nach Maßgabe der Geschäftsordnung für den Vorstand über Fragen von grundsätzlicher Bedeutung sowie in wichtigen Angelegenheiten. Der Vorstand trifft seine Entscheidungen nach vorheriger gemeinsamer Aussprache oder – wenn kein Vorstandsmitglied widerspricht – im Umlaufverfahren. Beschlüsse des Vorstands werden mit Stimmenmehrheit gefasst. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden des Vorstands den Ausschlag. Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte der Vorstandsmitglieder an der Beschlussfassung teilnimmt. Abwesende Vorstandsmitglieder können mündlich, schriftlich oder über gebräuchliche Kommunikationsmittel (zum Beispiel per E-Mail) an der Beschlussfassung teilnehmen. Einzelheiten zur Zuständigkeit des gesamten Vorstands, zu Sitzungen und zur Beschlussfassung des Vorstands regelt die vom Aufsichtsrat erlassene Geschäftsordnung für den Vorstand, die auf der Internetseite der Volkswagen AG unter www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance veröffentlicht ist.

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

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

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

Ausschüsse des Vorstands

Auf Konzernebene bestehen zu folgenden wesentlichen Themen Vorstandsausschüsse: Produkte, Technologien, Investitionen, Digitale Transformation, Integrität und Compliance, Risikomanagement, 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 der Volkswagen AG 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 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 www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance. Berichte des Vorstands an den Aufsichtsrat oder seine Ausschüsse sind nach den Grundsätzen einer gewissenhaften und getreuen Rechenschaft und – mit Ausnahme der unverzüglichen Berichte des Vorsitzenden des Vorstands an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats in Angelegenheiten von besonderem Gewicht – in der Regel in Textform zu erstatten.

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

Geschäfte mit nahestehenden Personen – Related Party Transactions

Der Prüfungsausschuss hat mit dem Vorstand ein geeignetes Verfahren zur laufenden Überwachung von Geschäften mit nahestehenden Personen (RPT – Related Party Transactions) des Volkswagen Konzerns abgestimmt. Als Teil dieses Verfahrens stellt der Vorstand sicher, dass Geschäfte mit nahestehenden Personen generell marktüblich sind, indem er den sogenannten „Best-Price“-Grundsatz verfolgt. Zudem wird für alle Geschäfte mit den einzelnen nahestehenden Personen jeweils analysiert, ob sie insgesamt die für Pflichten nach den Regelungen zu Related Party Transactions maßgebliche Schwelle von 1,5% der Summe aus dem Anlage- und Umlaufvermögen des Volkswagen Konzerns (RPT-Schwelle) übersteigen. Zusätzlich meldet die Beschaffung sämtliche Geschäfte, bei denen das Vertragsvolumen den Betrag von einer Milliarde Euro übersteigt; in solchen Fällen wird dann gesondert geprüft, ob der Vertragspartner eine nahestehende Person im Sinn der Regeln zu Related Party Transactions ist.

Der Prüfungsausschuss überwacht das Vorgehen des Vorstands fortlaufend. Dazu beauftragt der Prüfungsausschuss regelmäßig – zuletzt für das Berichtsjahr 2023 – den Abschlussprüfer, im Rahmen von Stichprobenkontrollen zu prüfen, mit welchen nahestehenden Personen die Volkswagen AG oder andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns Geschäfte tätigen, deren wirtschaftlicher Wert im Geschäftsjahr insgesamt jeweils die RPT-Schwelle übersteigt. Wenn und soweit die RPT-Schwelle durch den wirtschaftlichen Wert der getätigten Geschäfte mit nahestehenden Personen überschritten wird, werden diese Geschäfte auch darauf geprüft, ob sie im ordentlichen Geschäftsgang und zu marktüblichen Bedingungen getätigt wurden.

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

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

Diversitätskonzept und Nachfolgeplanung für den Vorstand

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

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

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

Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverstand 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 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 im Diversitätskonzept aufgestellten Anforderungen entspricht. Die Geschlechterverteilung entspricht den gesetzlichen Vorgaben (siehe dazu auch Abschnitt „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. Der Aufsichtsrat hat in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat gemäß der Empfehlung B.5 DCGK folgende Regelaltersgrenze für Mitglieder des Vorstands festgelegt: Vorstandsmitglieder sollen in der Regel maximal bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres bestellt werden. Vorstandsmitglieder können über die Vollendung des 65. Lebensjahres hinaus bis maximal zur Vollendung des 68. Lebensjahres bestellt werden, sofern der Aufsichtsrat dies mit einer Zwei-Drittel-Mehrheit beschließt.

AUFSICHTSRAT

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

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

Überblick

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

Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Vertretern der Arbeitnehmer. Die Vertreter der Arbeitnehmer 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 Aufsichtsratsvorsitzende achtet auf die Unabhängigkeit des Büros des Aufsichtsratsvorsitzenden sowie dessen fachliche Besetzung und übt in Abstimmung mit den zuständigen Vorstandsmitgliedern die Personalhoheit aus.

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

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

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

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

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

Arbeitsweise des Aufsichtsrats

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

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

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

Der Aufsichtsrat tagt regelmäßig auch ohne den Vorstand. Am Ende jeder Sitzung des Aufsichtsrats findet grundsätzlich eine Aussprache statt, bei der kein Vorstandsmitglied anwesend ist. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats beruft die Sitzungen des Aufsichtsrats ein und leitet sie. Im Falle seiner Verhinderung übernimmt der Stellvertreter diese Aufgaben. Wird der Abschlussprüfer als Sachverständiger zu einer Sitzung des Aufsichtsrats oder eines Ausschusses hinzugezogen, nehmen Vorstandsmitglieder insoweit an einer solchen Sitzung nicht teil, wenn nicht der Aufsichtsrat oder der Ausschuss ihre Teilnahme für erforderlich erachtet.

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

Drittel der Aufsichtsratsmitglieder. Ergibt eine Abstimmung im Aufsichtsrat Stimmgleichheit, so hat bei einer erneuten Abstimmung über denselben Gegenstand, wenn auch sie Stimmgleichheit 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 www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance veröffentlicht ist.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

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

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

Der Nominierungsausschuss schlägt dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vor. Vorher vergewissert er sich bei den Kandidaten, dass sie den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen können und ermittelt die persönlichen und geschäftlichen Beziehungen der Kandidaten zur Volkswagen AG und ihren Konzernunternehmen, den Organen der Volkswagen AG und zu den 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 Ange-

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

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

Ziele für die Besetzung des Aufsichtsrats, Kompetenzprofil und Diversitätskonzept

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

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

Die vorstehenden Kriterien werden nach Einschätzung des Aufsichtsrats erfüllt. Zahlreiche Aufsichtsratsmitglieder verkörpern in besonderem Maße das Kriterium der Internationalität; im Aufsichtsrat sind verschiedene Nationalitäten vertreten und zahlreiche Mitglieder verfügen über internationale Berufserfahrung. Mehrere Aufsichtsratsmitglieder tragen in besonderem Maße zur Diversität bei, insbesondere Frau Hessa Sultan Al Jaber, Frau Daniela Cavallo, Frau Julia Willie Hamburg, Frau Marianne Heiß sowie die Herren Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud und Matías Carnero Sojo. Dem Aufsichtsrat gehören Mitglieder 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 zur Einschätzung, dass die genannten Mitglieder des Aufsichtsrats dennoch unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sind. Dabei stützt sich die Anteilseignerseite insbesondere auf folgende Gründe:

- > Die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche sind gemeinsam mit anderen Familiengeschaftern mittelbar beherrschende Gesellschafter der Porsche Automobil Holding SE, die größter Einzelaktionär der Volkswagen AG ist. Die Geschäftsführung des Vorstands der Volkswagen AG betrifft daher wirtschaftlich das eigene Vermögen der Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche.
- > 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 sechs Jahren im Amt. Es bestehen daher keine Anhaltspunkte, dass sich die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche gegenüber amtierenden Vorstands-

mitgliedern 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 Mitglied 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 erfüllte; zudem kann nicht ausgeschlossen werden, dass Herr Pötsch diesen Indikator immer noch erfüllt. Die Anteilseignerseite kommt bei Würdigung aller Umstände des Einzelfalls aber zur Einschätzung, dass Herr Pötsch dennoch unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand ist: Der Wechsel von Herrn Pötsch vom Vorstand in den Aufsichtsrat liegt inzwischen mehr als acht Jahre zurück. Herr Pötsch wurde im Juli 2021 bereits zum zweiten Mal von der Hauptversammlung zum Mitglied des Aufsichtsrats gewählt. Seit dem Wechsel vom Vorstand in den Aufsichtsrat im Oktober 2015 hat sich im Übrigen die Zusammensetzung des Vorstands vollständig geändert.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat das folgende Kompetenzprofil für das Gesamtgremium beschlossen: Um seine Kontroll- und Beratungsaufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen zu können, muss der Aufsichtsrat als Gesamtgremium über die hierfür erforderliche Expertise, das heißt Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen, verfügen. Dazu müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sein, in dem die Gesellschaft tätig ist – also der Automobilbranche –, und die Geschäfte, die die Gesellschaft betreibt, beurteilen können. Zudem sollen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit über Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen verfügen.

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

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

der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung (Finanzexpertinnen und -experten) (Finanzen/Rechnungslegung/Abschlussprüfung)

- > im Bereich Personalkompetenz (insbesondere Suche und Auswahl von Vorstandsmitgliedern, Nachfolgeprozess) sowie Kenntnisse von Anreiz- und Vergütungssystemen für den Vorstand (Personal)
- > in den Bereichen Mitbestimmung, Arbeitnehmerbelange und Arbeitswelt im Unternehmen (Arbeitnehmerbelange).

Ferner hat der Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung folgendes Diversitätskonzept festgelegt:

- > Der Aufsichtsrat ist so zusammenzusetzen, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen.
- > Zu diesem Zweck hat der Aufsichtsrat Ziele für seine Zusammensetzung festzulegen, die auch die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex berücksichtigen. Die vom Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung jeweils festgelegten Ziele beschreiben zugleich das Konzept, mit dem der Aufsichtsrat insgesamt eine vielfältige Besetzung anstrebt (Diversitätskonzept gemäß § 289f Abs. 2 Nr. 6 HGB). Zudem soll bei der Suche nach qualifizierten Persönlichkeiten, die den Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit im Rahmen dieser Ziele bestmöglich mit Fach- und Führungskompetenzen verstärken würden, generell auf Vielfalt (Diversität) geachtet werden. Bei der Vorbereitung von Besetzungsvorschlägen soll im Einzelfall gewürdigt werden, inwiefern eine Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Aufsichtsratsmitglieder, unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter der Aufsichtsratsarbeit zugutekommen. Im Aufsichtsrat sollten breit gefächerte Erfahrungswerte und unterschiedliche Spezialkenntnisse vertreten sein. Zudem sollte der Aufsichtsrat insgesamt über eine umfassende Meinungs- und Kenntnisvielfalt verfügen, um ein gutes Verständnis des aktuellen Stands sowie der längerfristigen Chancen und Risiken im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit des Unternehmens entwickeln zu können.
- > Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner sollen das Diversitätskonzept des Aufsichtsrats in der Weise berücksichtigen, dass eine Umsetzung durch entsprechende Wahlbeschlüsse der Hauptversammlung unterstützt wird. Die Hauptversammlung ist jedoch an Wahlvorschläge des Aufsichtsrats nicht gebunden.
- > Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Aufsichtsratsmitglieder ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der Volkswagen AG zu fördern. Diese Vielfalt soll die Aufsichtsratsmitglieder in die Lage versetzen, Entscheidungen des Vorstands konstruktiv zu hinterfragen und für innovative Ideen aufgeschlossen zu sein, da sie gleichgerichtetem Denken der Mitglieder, dem sogenannten „Gruppendenken“, entgegenwirkt. Sie trägt so zu einer wirksamen Kontrolle der Geschäftsleitung bei.

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	Digitali- sierung/ IT	Leitung/ Überwachung	Recht/ Compliance	Nach- haltigkeit/ ESG	Finanzen/ Rechnungs- legung/ Abschluss- prüfung	Personal	Arbeitnehmer- belange
Hessa Sultan										
Al Jaber	x	x	x	x	x	x		x		
Mansoor Ebrahim										
Al-Mahmoud		x			x		x	x	x	
Rita Beck	x	x			x				x	x
Harald Buck	x	x			x			x	x	x
Matías Carnero Sojo	x	x			x	x			x	x
Daniela Cavallo		x			x	x	x	x	x	x
Julia Willie Hamburg					x		x			
Marianne Heiß	x	x		x	x	x	x	x	x	
Jörg Hofmann		x			x		x		x	x
Arno Homburg	x	x	x		x	x	x		x	x
Günther Horvath		x			x	x			x	
Daniela Nowak	x	x								x
Hans Michel Plöch	x	x			x	x			x	
Hans Dieter Pötsch	x	x			x	x	x	x	x	
Ferdinand Oliver Porsche	x	x			x	x		x	x	
Wolfgang Porsche	x	x			x	x			x	
Gerardo Scarpino	x	x			x			x		x
Karina Schnur	x	x			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. Die Zuordnung der Kompetenzen basiert auf einer Selbsteinschätzung des jeweiligen Aufsichtsratsmitglieds.

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 der Abschlussprüfung gesammelt. Diese Kenntnisse und Erfahrungen beziehen sich auch auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung: Bei der Qatar Investment Authority stellte Herr Al-Mahmoud die Anlagestrategie auf Investitionen mit ESG-Zielen um und setzte eine Nachhaltigkeitsagenda um, die auch Gegenstand der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Qatar Investment Authority war. Herr

Al-Mahmoud 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 war auch im Rahmen ihrer früheren Tätigkeit bei der BBDO Group Germany GmbH und Herr Pötsch ist auch im Rahmen seiner Tätigkeit bei der Porsche Automobil Holding SE mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung befasst. Frau Heiß ist auch ESG-Expertin im Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE. Frau Heiß sowie die Herren Al-Mahmoud, Pötsch und Ferdinand Oliver Porsche verfolgen und begleiten die aktuellen Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung und bringen ihre Expertise in den Prüfungsausschuss der Volkswagen AG ein.

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

Nominierungsausschuss und Aufsichtsrat haben das Diversitätskonzept, die konkreten Zusammensetzungsziele und das Kompetenzprofil (in seiner jeweils geltenden Fassung) auch bei ihren Wahlvorschlägen an die ordentliche Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2023 zur Wahl von drei Aufsichtsratsmitgliedern berücksichtigt. Auch bei der gerichtlichen Bestellung von zwei neuen Aufsichtsratsmitgliedern unter den Vertretern der Arbeitnehmer im Geschäftsjahr 2023 wurde den Zusammensetzungszielen, dem Diversitätskonzept und dem Kompetenzprofil Rechnung getragen.

Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats

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

ANGABEN NACH DEM 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 Beendigung 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 auch am 31. Dezember 2023.

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 2023 lag der Frauenanteil in der aktiven Belegschaft in der ersten Führungsebene bei 15,3 (14,2)% und in der zweiten bei 21,5 (19,7)%.

VERGÜTUNGSBERICHT

Die Vergütungssysteme für die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat sowie der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2023 sind auf der Internetseite www.volkswagen-group.com/verguetung abrufbar. Unter dieser Adresse sind auch die Vergütungsberichte der Vorjahre zu finden. Die Vergütungsberichte enthalten sowohl ausführliche Erläuterungen und Beschreibungen der Vergütungssysteme für die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat als auch Angaben und Erläuterungen zur individuellen Vergütung der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat.

UNTERNEHMENSFÜHRUNGSPRAKTIKEN, DIE ÜBER DIE GESETZLICHEN ANFORDERUNGEN HINAUS ANGEWANDT WERDEN

Code of Conduct und Konzerngrundsätze

Der Code of Conduct (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.

Ethik, Compliance & Risikomanagement

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

> Integrität und Compliance

Die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, unternehmensinterner Richtlinien, ethischer Grundsätze sowie selbstverordneter Wertvorstellungen zum Schutz des Unternehmens und der Marken.

> 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.

> Wirtschaft und Menschenrechte

Volkswagen bekennt sich zu zentralen internationalen Übereinkommen und Erklärungen, insbesondere der Internationalen Menschenrechtscharta sowie den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO – International Labour Organisation). Wir richten unsere unternehmerische Tätigkeit an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UN Global Compact) aus, welche entscheidende Pfeiler für unser Handeln bilden.

> Antikorruption

Der Volkswagen Konzern vertritt eine Null-Toleranz-Politik bei aktiver und passiver Korruption. Dies ist sowohl in den internen Verhaltensgrundsätzen des Konzerns als auch im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert.

> Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem

Der verantwortungsvolle Umgang mit den Risiken wird im Volkswagen Konzern durch ein umfassendes Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem (RMS/IKS) unterstützt. Die organisatorische Ausgestaltung des RMS/IKS des Volkswagen Konzerns basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk (COSO – Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), abrufbar über den Internetauftritt der COSO. Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den transparenten und angemessenen Umgang mit Risiken.

Selbstverpflichtungen und Grundsätze

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

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

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

MITGLIEDER DES VORSTANDS

(Mandate: Stand 31. Dezember 2023 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

DR. ARNO ANTLITZ (*1970)

Finanz und Operative Steuerung
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
- Volkswagen Financial Services Europe AG, Braunschweig (Vorsitz)³
- Porsche Austria GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)³
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)³
- Porsche Retail GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)³
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing³
- Volkswagen Group of America, Inc., Herndon, VA (Vorsitz)³

RALF BRANDSTÄTTER (*1968)

China,
Vorsitzender des Vorstands (CEO) der
Volkswagen (China) Investment Co., Ltd.
01.01.2022¹, 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 Group (China) Technology Company, Ltd., Hefei (Vorsitz)³

DR. GERNOT DÖLLNER (*1969)

Markengruppe Progressive,
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG
(seit 01.09.2023)
01.09.2023¹, bestellt bis: 2026
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., Bologna (Vorsitz)³
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun²
- SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai²
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing³

DR. JUR. MANFRED DÖSS (*1958)

Integrität und Recht
01.02.2022¹, bestellt bis: 2028
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 Vorstandstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Vorstand.
- 2 Konzernexternes Mandat.
- 3 Konzerninternes Mandat.
- 4 Börsennotiert.

MARKUS DUESMANN (*1969)

Markengruppe Progressive,
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG
(bis 31.08.2023)

01.04.2020 – 31.08.2023¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.08.2023):

- 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., Bologna (Vorsitz)³
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun²
- SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai²
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing³

GUNNAR KILIAN (*1975)

Personal und Markengruppe Trucks
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 (Stv. Vorsitz)²
- Autostadt GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)³
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun²
- Scania AB, Södertälje³
- Scania CV AB, Södertälje³
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg³
- Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)³

THOMAS SCHÄFER (*1970)

Markengruppe Core,
Vorsitzender des Vorstands der
Marke Volkswagen Pkw

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
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing (Vorsitz)³

THOMAS SCHMALL-VON WESTERHOLT (*1964)

Technik,
Vorsitzender des Vorstands der
Volkswagen Group Components,
01.01.2021¹, bestellt bis: 2028
Staatsangehörigkeit: deutsch, brasilianisch

Mandate:

- PowerCo SE, Salzgitter (Vorsitz)³
- Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice²
- Volkswagen Group (China) Technology Company, Ltd., Hefei³

HAUKE STARS (*1967)

IT
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, Schinddellegi^{2, 4}

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

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

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS UND BESETZUNG DER AUSSCHÜSSE

(Mandate: Stand 31. Dezember 2023 beziehungsweise Datum des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG oder des Eintretens nach dem 31. Dezember 2023)

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),
IG Metall
20.11.2015¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

DR. HESSA SULTAN AL JABER (*1959)

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

Mandate:

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

MANSOOR EBRAHIM AL-MAHMOUD (*1974)

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)^{2,4}
- Qatar Stock Exchange, Doha (stv. Vorsitz)²
- Qatari Diar Real Estate Investment Company, Doha (Board member)²

RITA BECK (*1970)

Stv. Vorsitzende des Betriebsrats
der AUDI AG Werk Ingolstadt
09.01.2024¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 09.01.2024):

- AUDI AG, Ingolstadt³
- CARIAD SE, Wolfsburg³

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, S.A.
01.04.2021¹, bestellt bis 2027
Staatsangehörigkeit: spanisch

DANIELA CAVALLO (*1975)

Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats
der Volkswagen AG
11.05.2021¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: italienisch, deutsch

Mandate:

- PowerCo SE, Salzgitter (stv. Vorsitz)³
- TRATON SE, München^{3,4}
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (stv. Vorsitz)³
- Wolfsburg AG, Wolfsburg²
- Allianz für die Region GmbH, Braunschweig (bis 31.05.2023)²
- Autostadt GmbH, Wolfsburg³
- 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

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

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

JULIA WILLIE HAMBURG (*1986)

Niedersächsische Kultusministerin
08.11.2022¹; entsandt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

MARIANNE HEIB (*1972)

Chief Executive Officer der BBDO Group
Germany GmbH (bis 30.04.2023)
Aufsichtsrätin
14.02.2018¹, gewählt bis: 2028
Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Flix SE, München²
- 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, gewählt bis: 2028
Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

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

SIMONE MAHLER (*1971)

Vorsitzende des gemeinsamen Betriebsrats der
Volkswagen Financial Services AG und der
Volkswagen Bank GmbH
12.05.2022 – 31.05.2023¹
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.05.2023):

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

PETER MOSCH (*1972)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG
(bis 30.09.2023)
18.01.2006 – 31.12.2023¹
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.12.2023):

- 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

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)

Aufsichtsrat
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

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

Vorstand der Familie Porsche AG
Beteiligungsgesellschaft
Geschäftsführer der Real Estate Holding GmbH,
Geschäftsführer der Neckar GmbH
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

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

- 1 Beginn der 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: 2028
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
22.10.2021 – 03.03.2023¹
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 03.03.2023):

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

GERARDO SCARPINO (*1962)

Geschäftsführer des Volkswagen Konzernbetriebsrats
21.04.2023¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: italienisch

Mandate:

- CARIAD SE, Wolfsburg³

KARINA SCHNUR (*1977)

Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der MAN Truck & Bus SE sowie
Vorsitzende des Konzernbetriebsrats der TRATON SE
11.07.2023¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- MAN Truck & Bus SE, München³
- TRATON SE, München^{3,4}
- ⊙ Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München²

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: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS**Mitglieder des Präsidiums**

Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)
Jörg Hofmann (stv. Vorsitz)
Rita Beck (seit 24.01.2024)
Daniela Cavallo
Peter Mosch (bis 31.12.2023)
Dr. Hans Michel Piëch
Dr. Wolfgang Porsche
Gerardo Scarpino
Stephan Weil

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

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

Mitglieder des Prüfungsausschusses

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

Mitglieder des Nominierungsausschusses

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

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

- 1 Beginn der Aufsichtsratsstätigkeit 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 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 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 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 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 2023 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 PRÜFUNGSSACHVERHALT

Aufgrund von Hinweisen auf Unregelmäßigkeiten bei Abgasemissionen von Dieselmotoren in bestimmten Fahrzeugen des Volkswagen-Konzerns leiteten Regierungsbehörden zahlreicher Länder (insbesondere in Europa, den USA und Kanada) in den vergangenen Jahren Untersuchungen ein, die noch nicht vollumfänglich abgeschlossen sind.

Als Ergebnis eigener und behördlicher Feststellungen wurden vom Volkswagen-Konzern für die betroffenen Fahrzeuge in den verschiedenen Ländern teils unterschiedliche Maßnahmen durchgeführt, die Hard- und Softwaremaßnahmen, Fahrzeugrückkäufe, die frühzeitige Beendigung von Leasingverhältnissen sowie teilweise Ausgleichszahlungen an Fahrzeughalter umfassen. Die Hard- und Softwaremaßnahmen sind zum Bilanzstichtag weitestgehend abgeschlossen. Die Risikovorsorgen für die Dieselthematik umfassen im Wesentlichen Rückstellungen aus behördlichen und zivilrechtlichen Verfahren. Darüber hinaus bestehen rechtliche Risiken aus weiteren strafrechtlichen und behördlichen Verfahren sowie zivilrechtlichen Klagen insbesondere von Kunden und Wertpapierinhabern.

Die zum 31. Dezember 2023 gebildeten Rückstellungen unterliegen infolge der andauernden umfangreichen strafrechtlichen und behördlichen Ermittlungen und Verfahren, der Komplexität der verschiedenen Sachverhalte und der Entwicklung der Rechtsprechung sowie der Marktbedingungen für gebrauchte Dieselfahrzeuge einem erheblichen Schätzrisiko. Ob und in welcher Höhe für die rechtlichen Risiken aus der Dieselthematik Rückstellungen zu bilden 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 insbesondere berücksichtigt, dass die Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten und inzwischen überwiegend abgeschlossenen Maßnahmen zur Aufklärung der Dieselthematik unverändert keine Bestätigung dafür ergeben haben, dass Vorstandsmitglieder der Gesellschaft vor Sommer 2015 Kenntnis von einer bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten.

Aufgrund der betragsmäßigen Bedeutung der bilanziellen Vorsorgen sowie des Umfangs der Annahmen und Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

PRÜFERISCHES VORGEHEN

Zur Beurteilung des Ansatzes sowie der Bewertung der Rückstellungen für Rechtsrisiken infolge der Dieseldispute 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 der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT 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 der Volkswagen AKTIENGESELLSCHAFT 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 Dieseldispute ergeben.

VERWEIS AUF ZUGEHÖRIGE ANGABEN

Die dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Dieseldispute 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 „Dieseldispute“, 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 „Dieseldispute“ enthalten.

2. VOLLSTÄNDIGKEIT UND BEWERTUNG DER RÜCKSTELLUNGEN FÜR GEWÄHRLEISTUNGS-VERPFLICHTUNGEN

GRÜNDE FÜR DIE BESTIMMUNG ALS BESONDERS WICHTIGER PRÜFUNGSACHVERHALT

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. 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 PRÜFUNGSACHVERHALT

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.

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. 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

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 dolosen 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 zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines 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 2023 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 VWAG_JA_HGB_2023_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 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 2023 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

GRUNDLAGE FÜR DAS PRÜFUNGSURTEIL

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des 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 10. Mai 2023 als Abschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 20. Juli 2023 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen 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

Folgende Bestandteile 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 lageberichts-fremden Angaben.

Lageberichts-fremde 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,

aber nicht der Jahresabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Lageberichtsangaben und nicht unser dazugehöriger Bestätigungsvermerk.

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, 1. März 2024

EY GmbH & Co. KG

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Hantke
Wirtschaftsprüfer