

VOLKSWAGEN GROUP

Nachhaltigkeitsbericht

2022

INHALT

5 VORWORT

7 ÜBER DEN BERICHT

10 NACHHALTIGKEIT IN DER UNTERNEHMENS-DNA

- 11 Corporate Governance
- 14 Konzernstrategie NEW AUTO
- 18 ESG-Performance-Management
und Wesentlichkeitsanalyse
- 20 Nachhaltigkeitsmanagement
- 22 Nachhaltigkeitswirkungen
neuer Mobilitätsangebote
- 24 Stakeholder-Management
- 26 Umwelt-Compliance-Management
- 33 Risikomanagement
- 35 Corporate Citizenship

Eine ausführliche Darstellung der Nachhaltigkeitsaktivitäten der Marken und Regionen des Volkswagen Konzerns finden Sie unter:

 > www.volkswagenag.com > Nachhaltigkeit >
Reporting & ESG-Performance

NAVIGATIONSHILFE

-  > Kapitelverweise innerhalb des Nachhaltigkeitsberichts
-  > Verweise auf Websites
-  > Verweise auf den Geschäftsbericht

FOKUSTHEMEN

1 DEKARBONISIERUNG

- 36 Dekarbonisierung
- 56 EU-Taxonomie

2 KREISLAUFWIRTSCHAFT

- 68 Kreislaufwirtschaft

3 MENSCHEN IN DER TRANSFORMATION

- 75 Menschen in der Transformation

4 VIELFALT

- 89 Vielfalt

5 INTEGRITÄT

- 94 Integrität

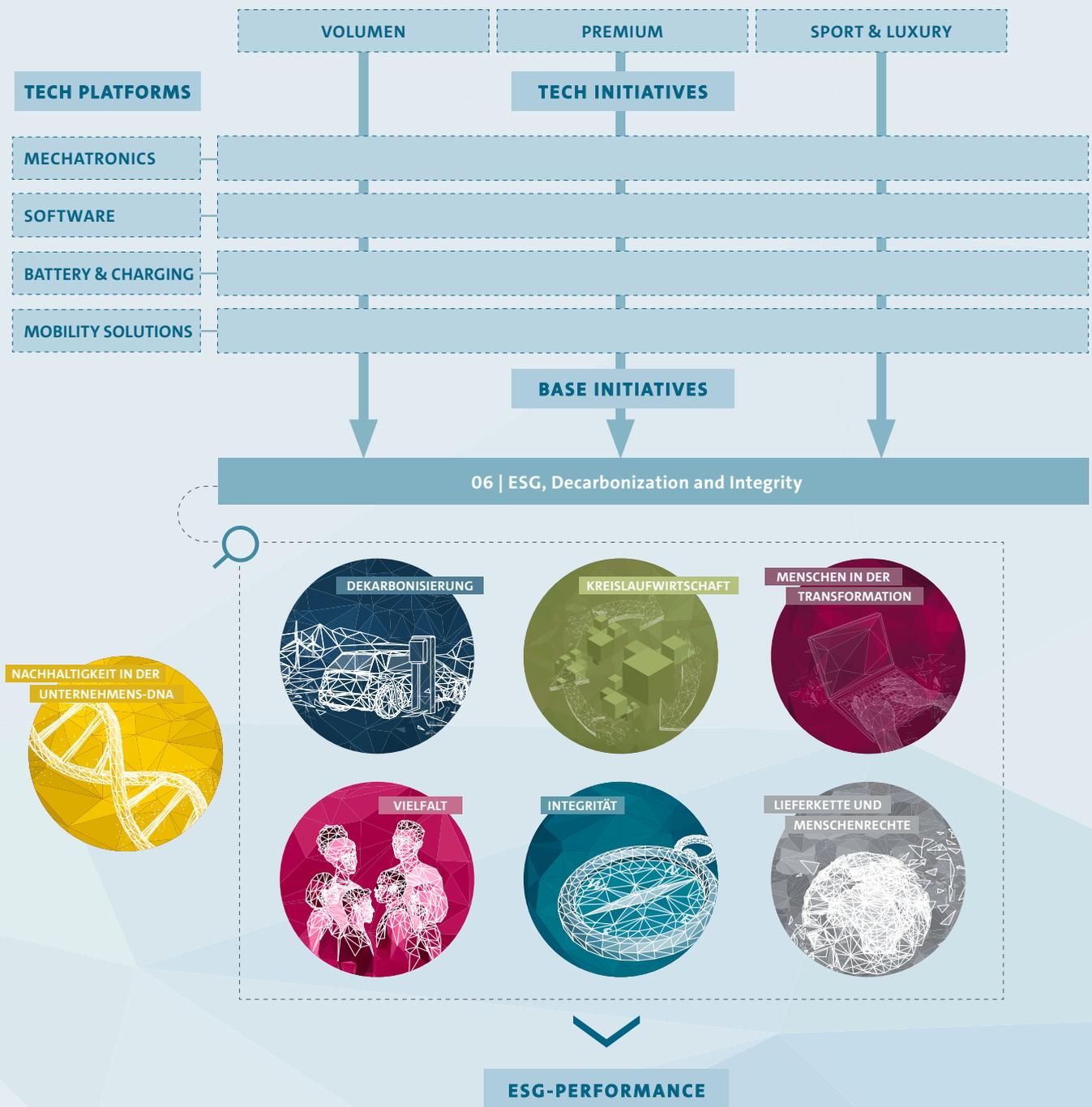
6 LIEFERKETTE UND MENSCHENRECHTE

- 104 Lieferkette und Menschenrechte

114 ANHANG

- 115 Vermerk des unabhängigen
Wirtschaftsprüfers
- 118 Impressum

NACHHALTIGKEIT UND ESG (ENVIRONMENTAL, SOCIAL, GOVERNANCE) SIND TEIL DER KONZERNSTRATEGIE NEW AUTO



Ziel ist es, die Leistung in ESG-Ratings und -Rankings des Kapitalmarkts zu verbessern, um die Investitionsfähigkeit zu steigern und Kapitalkosten zu optimieren.

Auf unserem Weg vom Automobilhersteller zum Mobilitätskonzern ordnen wir mit der Konzernstrategie NEW AUTO unsere Prioritäten neu und stellen uns zukunftsgerichtet auf. Dabei behalten wir unser Ziel, ein weltweit führender Anbieter nachhaltiger Mobilität zu sein, fest im Blick und richten den Konzern fokussierter, effizienter, innovativer, kundennäher, nachhaltiger und konsequent auf profitables Wachstum aus.

Die Konzernstrategie NEW AUTO definiert für den Bereich Nachhaltigkeit und ESG in der Konzerninitiative 6 die sechs oben abgebildeten wesentlichen Fokusthemen. Nach diesen ist der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht inklusive nichtfinanzieller Bericht strukturiert.

Darüber hinaus erfolgt im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Unternehmens-DNA“ eine Definition von Nachhaltigkeit für das Unternehmen und ein Einblick in Themen wie Risikomanagement, Umweltmanagement, Stakeholder-Management und Corporate Citizenship.

HIGHLIGHTS 2022¹

KREISLAUFWIRTSCHAFT

633.881 t

CO₂ seit 2017 durch den Aluminium-Closed-Loop eingespart.

Aufbereitung eines Getriebes reduziert die CO₂-Emissionen

um 54%

sowie den Primärenergiebedarf um 52% gegenüber dem Neuteil.

DEKARBONISIERUNG

+26% BEV

Weltweit 572.100 vollelektrische Fahrzeuge an Kunden übergeben.

1,5 °C
als Ziel

SBTi bestätigt verschärfte Klimaziele in der Produktion.

MENSCHEN IN DER TRANSFORMATION

Weiterbildungskosten im Volkswagen Konzern:

398,6 Mio. €

12,8 Mio.

Weiterbildungsstunden im Volkswagen Konzern.

VIELFALT

Weltweit Frauenanteile im Management und Internationalität im Top-Management gesteigert.

94%

der Führungskräfte haben am Diversity Wins @ Volkswagen Programm teilgenommen.

LIEFERKETTE UND MENSCHENRECHTE

Entwicklung und Implementierung eines neuen Managementansatzes für verantwortungsvolle Lieferketten.

>2.900

Lieferanten zu Nachhaltigkeit geschult.

INTEGRITÄT

In **784**

kontrollierten Gesellschaften wurde das T4I-Programm bislang ausgerollt.

1.517

Anfragen hat der Infopoint Compliance bearbeitet.

¹ Weitere Informationen zu den Kennzahlen auf dieser Seite, wie Definitionen und Scope, sind dem jeweiligen inhaltlichen Kapitel zu entnehmen.

VORWORT



Oliver Blume,
Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG



Daniela Cavallo,
Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen,

künftigen Generationen eine bessere Welt zu hinterlassen – das ist in unseren Augen die größte Herausforderung unserer Zeit. Nachhaltigkeit ist keine Modeerscheinung, sondern als eines von fünf Prinzipien der Unternehmensführung fest bei Volkswagen verankert. Dabei denken wir Nachhaltigkeit gesamtgesellschaftlich: Es geht um die Umwelt inklusive Klimaschutz, um unsere soziale Verantwortung, die Transformation der Belegschaft und die Art und Weise, wie wir unser Unternehmen führen.

Langfristig haben wir uns im Konzern zum Ziel gesetzt, bis spätestens 2050 bilanziell klimaneutral zu sein – das schließt unsere Lieferketten, Werke und Geschäftsbereiche sowie die Nutzung der Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden ein. Den größten Anteil daran, dass sich unsere Emissionen reduzieren, hat die Elektromobilität. Und ihr Anteil an unseren Verkäufen steigt: 2022 waren fast 7 % aller weltweit ausgelieferten Fahrzeuge reine Stromer. Insgesamt konnten wir mit 572.000 Einheiten gut 26 % mehr E-Autos verkaufen als im Vorjahr. Die attraktiven E-Modelle wie der Volkswagen ID. Buzz, ID.5 oder der Audi RS e-tron GT haben nach ihrem Markteintritt die Kundinnen und Kunden überzeugt. Für dieses Jahr nehmen wir uns einen E-Anteil von 11 % an unseren Verkäufen vor, den wir bis 2025 auf 20 % steigern wollen.

Zudem unterstützt der Volkswagen Konzern als erster Automobilhersteller auch direkt den Ausbau erneuerbarer Energien im industriellen Maßstab. Bereits 2022 haben Konzernmarken den Aufbau von Windparks in Deutschland, Schweden und Finnland unterstützt. Bis zum Jahr 2025 sollen alle Projekte zusammen rund sieben

Terawattstunden an zusätzlichem Ökostrom erzeugen. Damit soll der Strombedarf der auf den Markt gebrachten Elektrofahrzeuge noch besser gedeckt und eine bilanziell CO₂-neutrale Nutzungsphase der Elektroflotte erreicht werden. Klar ist: Volkswagen bekennt sich bei der Dekarbonisierung zum elektrischen Antrieb – bei Pkw, Lkw und Bussen.

Es freut uns, dass im vergangenen Jahr die renommierte Science Based Targets Initiative unsere schärferen CO₂-Ziele in der Produktion honoriert hat. Bis 2030 wollen wir die produktionsbedingten CO₂-Emissionen unserer Pkw und leichten Nutzfahrzeuge um 50 % – statt wie bisher um 30 % – senken. Die Science Based Targets Initiative hat uns bestätigt, dass unser Konzern damit für die Produktionsphase die Anforderungen des 1,5 °C Ziels erfüllt.

Auch in der Batterieproduktion achten wir auf Nachhaltigkeit. Am Standort Salzgitter haben wir 2022 den Grundstein für unsere erste eigene Batteriezellfabrik gelegt. Fünf weitere Fabriken in Europa werden bis Ende des Jahrzehnts folgen, um den steigenden Bedarf an elektrischen Autos zu decken. Jede Fabrik soll zu 100 % mit regenerativ erzeugtem Strom betrieben werden und wird auf künftiges Closed-Loop-Recycling ausgelegt sein – also auf den Anspruch, im eigenen Rohstoffkreislauf so geschlossen wie möglich so viel Material wie möglich wiederzuverwerten.

Unsere erste eigene Batteriezellfertigung zeigt: Die Ausrichtung auf E-Mobilität und Softwareentwicklung wird die Arbeit verändern. Volkswagen will diesen Wandel arbeitnehmer- und sozialverträglich gestalten.

Im Jahr 2022 haben wir Nachhaltigkeit weiter in unserem Kerngeschäft etabliert. Dabei konnten wir unsere soziale Kraft zum Jahresstart zeigen, als durch Russlands Angriffskrieg viele Menschen unermessliches Leid erfahren haben. Durch Sachspenden, finanzielle Unterstützung und den Einsatz unserer Fahrzeuge haben wir Not lindern können. Stolz sind wir auf die Beschäftigten in Deutschland, die insgesamt über 2 Mio. € für die Soforthilfe gespendet haben. Die große Volkswagen-Familie ist solidarisch und hält in Krisenzeiten zusammen.

Nicht nur die Transformation zur E-Mobilität unterstreicht die Erfordernis der Absicherung unserer Beschäftigung, sondern auch weitere Herausforderungen aus dem vergangenen Jahr, wie zum Beispiel die Nachwirkungen der Corona-Pandemie, die Auswirkungen des Ukraine-Krieges, der Lieferketten-Engpass und eklatante Rohstoffpreiserhöhungen sowie -verfügbarkeiten. Daher ist es umso entscheidender, dass die Beschäftigungssicherung, welche wir als eines der wichtigsten Handlungsfelder unseres Unternehmens verstehen, vorausschauend bis 2029 geplant wurde. Dies bietet uns im Vergleich mit anderen Unternehmen auf der Suche nach neuen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern einen entscheidenden Wettbewerbsvorteil. Bei der Wahl des Arbeitsplatzes spielt diese Sicherheit für zukünftige Kolleginnen und Kollegen eine große Rolle und erhöht unsere Arbeitgeberattraktivität. Die schon frühzeitig etablierten Mitbestimmungsinstrumente bieten neuen Talenten attraktive Zukunftsperspektiven und sorgen für einen höheren Grad der Internationalisierung im Top-Management, denn auch hier ist Mitbestimmung ein wichtiger Faktor.

In der Mitbestimmung bei Volkswagen ist auch Geschlechterdiversität eine Selbstverständlichkeit. Wir fördern aktiv die Erhöhung von Frauenanteilen in Führungspositionen und beteiligen uns am Programm „Target Gender Equality“ des UN Global Compact. Unser Ziel ist die Gleichstellung der Geschlechter auf allen Ebenen des Konzerns.

Weltweit stehen wir mit unseren Lieferanten im Austausch, um ökologische und soziale Verbesserungen in den Lieferketten zu erreichen. Wir wollen eine Vorbildfunktion bei der Gestaltung kreislauffähiger, klimaneutraler und fairer Lieferketten einnehmen. Um besonders hohe Risiken in den Ketten zu erkennen, haben wir 2022 das Human Rights Focus System eingeführt. Es erkennt und adressiert besonders hohe Risiken im Bereich Menschenrechte und Umwelt. Unsere neu ernannte Menschenrechtsbeauftragte wird unabhängig überwachen, ob die menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten eingehalten werden.

Als Teil des 10-Punkte-Plans, der die wichtigsten Handlungsfelder des Konzerns definiert, werden wir 2023 Nachhaltigkeit noch stärker im Tagesgeschäft verankern. Nun werden wir einen Schritt weitergehen und unsere ambitionierten ESG-Ziele auf Marken und Geschäftsbereiche herunterbrechen. Dabei geht es uns darum, dass die Marken und Standorte im Konzern ihrer Verantwortung gesamtgesellschaftlich gerecht werden. Am Ende stehen einheitliche ESG-Profile für alle Marken. Das ist wichtig, da nachhaltiges Wirtschaften – auch für unsere Investoren – eine immer wichtigere Rolle spielt.

Nachhaltigkeit ist auch im Jahr 2023 fest in unserer Strategie verankert. Wir werden die Schlüsselthemen Dekarbonisierung des Transports und der Produktion, die Transformation der Belegschaft und unsere Verantwortung in den Lieferketten weiter vorantreiben. Sie sind herzlich eingeladen, uns dabei zu begleiten!

Oliver Blume und Daniela Cavallo

ÜBER DEN BERICHT

STRUKTUR DER BERICHTERSTATTUNG

Der vorliegende Konzern-Nachhaltigkeitsbericht 2022 orientiert sich an international etablierten Rahmenwerken und Anforderungen wie zum Beispiel den Standards der Global Reporting Initiative (GRI, siehe auch folgender Abschnitt), dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG), ESG-Nachhaltigkeitsratings und Erwartungen von Stakeholdern. Der Bericht wird durch eine ausführliche Darstellung der Nachhaltigkeitsaktivitäten der Marken und Regionen sowie der Corporate-Citizenship-Projekte des Volkswagen Konzerns ergänzt.

Weitergehende und insbesondere für ESG-Investoren relevante Informationen, zum Beispiel zu den Nachhaltigkeitsaktivitäten der Marken und Regionen und auch ESG-Kennzahlen, finden sich auf der Corporate Website des Konzerns und sind nicht Teil des vorliegenden Berichts.

-  > Nachhaltigkeit in der Unternehmens-DNA > Nachhaltigkeitsmanagement
-  > Nachhaltigkeit in der Unternehmens-DNA > ESG-Performance-Management und Wesentlichkeitsanalyse
-  > www.volkswagenag.com > Nachhaltigkeit > Reporting & ESG-Performance

NACHHALTIGKEITSKOMMUNIKATION DES VOLKSWAGEN KONZERNS



BERICHTSGRUNDLAGEN

Die Volkswagen AG gibt für das Berichtsjahr 2022 eine nichtfinanzielle Erklärung auf Gesellschaftsebene sowie eine nichtfinanzielle Konzernerklärung ab, die gemeinsam als zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht nach §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB veröffentlicht werden. Der nichtfinanzielle Bericht ist in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB aufgestellt. Gemäß CSR-RUG konzentriert sich der vorliegende nichtfinanzielle Bericht auf Fokusthemen, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage des Volkswagen Konzerns sowie der Auswirkungen des Volkswagen Konzerns auf die nichtfinanziellen Aspekte erforderlich sind. Unsere Aktivitäten zum Klimaschutz berichten wir erneut entlang den Vorgaben der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD).

Darüber hinaus werden die GRI-Standards als Rahmenwerk für die Erstellung des nichtfinanziellen Berichts genutzt. Innerhalb dieses Nachhaltigkeitsberichts legt Volkswagen grundsätzlich die GRI-Standards (unter Bezugnahme) als Rahmenwerk für die Be-

richterstattung der Managementansätze und der spezifischen Standardangaben zugrunde. Der GRI-Inhaltsindex wird aus dem Nachhaltigkeitsbericht 2022 ausgegliedert und als eigenständiges Dokument im Konzernportal veröffentlicht:

-  > www.volkswagenag.com > Nachhaltigkeit > Reporting & ESG-Performance > Berichte

Als Mitglied des Global Compact der Vereinten Nationen (UN Global Compact) berichten wir außerdem kontinuierlich, wie wir die zehn Prinzipien in die Unternehmenspraxis umsetzen. Unser aktueller Fortschrittsbericht ist auf der Website des UN Global Compact einsehbar:

-  > United Nations Global Compact

Das Strategiekapitel und die sechs folgenden Fokuskapitel des Berichts bestehen je aus einem Textteil sowie einer konsolidierten Kennzahlentabelle, die am Ende jedes Kapitels steht.

Verweise auf Angaben außerhalb des nichtfinanziellen Berichts sind weiterführende Informationen und nicht Bestandteil dieses Berichts. Ebenso sind folgende Passagen nicht Bestandteil des nichtfinanziellen Berichts:

- Vorwort (S. 5–6)
- Der Deutsche Corporate Governance Kodex – Leitlinie für erfolgreiche Unternehmensführung (S. 12)
- Weiterführende Informationen und Wertschöpfungskette (S. 13)
- Soziale und ökologische Auswirkungen unseres Handelns messbar machen (S. 19)

Die Angaben in diesem Bericht beziehen sich auf den gesamten Volkswagen Konzern. Sofern Informationen nur einzelne Konzernbereiche betreffen, wird dies im Text kenntlich gemacht. Grundsätzlich gelten alle Angaben über den Konzern auch für die Volkswagen AG, bei Abweichung wird dies ausdrücklich genannt. In den Konzern werden neben der Volkswagen AG alle wesentlichen in- und ausländischen Tochterunternehmen einbezogen, die die Volkswagen AG unmittelbar oder mittelbar beherrscht.

Unsere Joint Ventures in China werden in die Finanzdaten nach der At-Equity-Methode einbezogen und sind in den Mengendaten (Absatz, Produktion und Belegschaft) sowie in den produktionsbezogenen Umweltdaten zu 100% enthalten. Die in diesem Bericht beschriebenen Managementansätze (wie beispielsweise das Umwelt-Compliance-Managementssystem (ECMS) und das Compliance-Managementsystem für Wirtschaft und Menschenrechte (CMS BHR)) gelten für alle kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Bei unseren nicht kontrollierten Gesellschaften, also Unternehmen, die nicht durch ein Unternehmen des Volkswagen Konzerns als Mehrheits-eigentümer kontrolliert werden, wirken wir im Rahmen des faktisch Möglichen und rechtlich Zulässigen darauf hin, dass angepasste Managementansätze umgesetzt werden. In den Kennzahlen und in den dazugehörigen Zielen bei den Themen UEP, DK1, Stimmungsbarometer, Diversity-Index, Qualifizierungsstunden pro Mitarbeiter, Unfallindizes und Unfallkennzahlen sind in den Angaben zum Volkswagen Konzern die chinesischen Joint Ventures enthalten. Risiken des chinesischen Markts werden über die Volkswagen (China) Investment Company Ltd. erfasst.

Die dargestellten Kennzahlen führen jene der Vorjahre fort. Wesentliche Änderungen in der Datenerhebung und in den Messverfahren für unsere Nachhaltigkeitsleistungen werden an den jeweiligen Kennzahlen explizit ausgewiesen. Alle Zahlen im Bericht sind jeweils für sich gerundet; dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

BERICHTSPRÜFUNG

Der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht nach §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB wurde einer freiwilligen betriebswirtschaftlichen Prüfung nach ISAE 3000 (Revised) mit begrenzter Sicherheit durch die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungs-

gesellschaft (EY) gegen die relevanten gesetzlichen Anforderungen unterzogen. Weitere Informationen zur Prüfung finden Sie im Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung.

ANGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DEM JAHRESABSCHLUSS

In dem vorliegenden zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht wurden Zusammenhänge mit im Jahres- beziehungsweise Konzernabschluss 2022 ausgewiesenen Beträgen identifiziert.

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

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldematik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2022 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag von rund 1,4 Mrd. €. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieseldematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,2 Mrd. € im Anhang angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 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 Dieseldematik gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechtsbeziehungsweise 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.

Die übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken, Preisrisiken und ungewisser Verpflichtungen, die in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden. Abhängig von der jeweiligen Jurisdiktion sind darin auch Risikoversorgen für die etwaige Nichteinhaltung von gesetzlichen Emissionsobergrenzen enthalten. Deren Bewertung erfolgte unter anderem unter Berücksichtigung des jeweiligen Absatzvolumens und der gesetzlich definierten Abgabe beziehungsweise der Kosten für den Erwerb von Emissionsrechten anderer Hersteller. Die Synergien der einzelnen Marken des Volkswagen Konzerns wurden dabei nach Möglichkeit in Form von Emissionsgemeinschaften genutzt. Zusätzliche Erläuterungen zu diesem Sachverhalt und den Bewertungsannahmen und -grundlagen finden sich im Geschäftsbericht im Anhang zum Konzernabschluss.

WEITERE BERICHTERSTATTUNG IM KONZERN

Alle infolge der Richtlinie 2014/95/EU zur Offenlegung von nicht-finanziellen und die Diversität betreffenden Informationen auf Basis nationaler Gesetzgebung verpflichteten Konzerngesellschaften, die keine eigene nichtfinanzielle Erklärung abgeben, befreien sich durch den Verweis auf diesen zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht von der Pflicht, einen eigenen nichtfinanziellen Bericht abzugeben.

KLIMASCHUTZBEZOGENE BEGRIFFLICHKEITEN

Die Verwendung des Begriffs CO₂-Emissionen in diesem Bericht schließt die Betrachtung und Ermittlung weiterer klimaschädlicher Treibhausgase wie zum Beispiel Methan (CH₄) und Lachgas (N₂O) mit ein (CO₂-Äquivalente). Alle Angaben in diesem Bericht zu CO₂-Emissionen entsprechen CO₂-Äquivalenten. Dies gilt nicht für die Werte der Flottenemissionen.

Bilanzielle CO₂-Neutralität wird erreicht, wenn anthropogene CO₂-Emissionen weltweit durch die Vermeidung, Reduktion und Kompensation über einen spezifischen Zeitraum ausgeglichen werden. Beim Klimaschutz achtet Volkswagen neben CO₂-Emissionen auch auf alle anderen relevanten Treibhausgase. Für den Volkswagen Konzern haben Vermeidung und Reduktion Priorität gegenüber Kompensation. Für Maßnahmen der Kompensation folgt das Unternehmen international etablierten Standards.

REDAKTIONELLE HINWEISE

Aufgrund der besseren Lesbarkeit sprechen wir im nichtfinanziellen Bericht durchgängig von Mitarbeitern. Damit sind selbstverständlich alle Geschlechter gleichermaßen angesprochen. Gleiches gilt auch für ähnliche Begriffe wie Teilnehmer, Vertreter, Lieferant etc.

Ist im vorliegenden Bericht von *Nachhaltigkeitsbericht* die Rede, so schließt dieser Ausdruck bei jeder Nennung den *nichtfinanziellen Bericht* in dem auf S. 8 beschriebenen Umfang mit ein.

BERICHTSPRAXIS

Der nichtfinanzielle Bericht erscheint jährlich. Der letzte nichtfinanzielle Bericht wurde am 15. März 2022 veröffentlicht. Der vorliegende nichtfinanzielle Bericht 2022 enthält neben den Nachhaltigkeitsaktivitäten des Konzerns im Geschäftsjahr 2022 (1. Januar bis 31. Dezember 2022) auch ausgewählte Informationen aus dem Geschäftsjahr 2023.

ÜBER DEN BERICHT

Redaktionsschluss dieses Berichts war der 17. Februar 2023. Der Konzern-Nachhaltigkeitsbericht wird im ersten Quartal 2023 veröffentlicht und liegt ebenfalls in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor.

RECHTLICHE HINWEISE

Dieser Nachhaltigkeitsbericht 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 oder die tatsächlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie von dem in diesem Bericht unterstellten Szenario abweichen, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die in diesem Nachhaltigkeitsbericht 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.

NACHHALTIGKEIT IN DER UNTER- NEHMENS-DNA



10

CORPORATE GOVERNANCE

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 (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 abrufbar und Bestandteil des Jahresabschlusses ist.

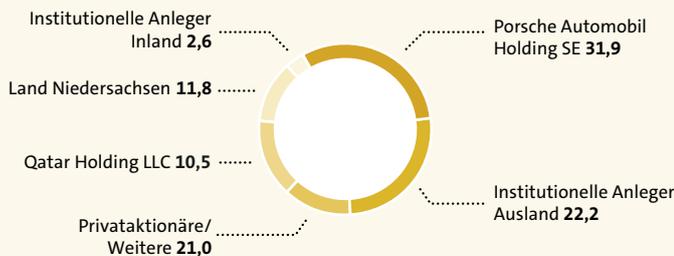
 > www.volkswagenag.com > Investor Relations

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.

AKTIONÄRSSTRUKTUR IN DER VOLKSWAGEN AG

zum 31. Dezember 2022, in % des gezeichneten Kapitals



MITARBEITER NACH MÄRKTEN

zum 31. Dezember 2022, in %



Der Volkswagen Konzern ist einer der führenden Mehrmarkenkonzerne der Automobilindustrie. Die Geschäftstätigkeit des Unternehmens umfasst die Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Unsere Kernmarken im Konzernbereich Automobile sind – mit Ausnahme der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge – in eigenen Gesellschaften rechtlich verselbstständigt. Der Konzernbereich Automobile umfasst die Bereiche Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering. Im Bereich Pkw werden im Wesentlichen die Pkw-Marken sowie die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns konsolidiert. Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit ist die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren und Fahrzeugsoftware, die Produktion und der Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit Originalteilen. Das Produktportfolio erstreckt sich von Kleinwagen bis hin zu Fahrzeugen aus dem Luxussegment. Es beinhaltet auch Motorräder und wird durch Mobilitätslösungen ergänzt. Der Bereich Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Lkw und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Das Angebot im Bereich Nutzfahrzeuge beginnt bei leichten Transportern und erstreckt sich bis hin zu schweren Lkw und Bussen. Die Zusammenarbeit der Nutzfahrzeugmarken wird in der TRATON SE koordiniert. Im Bereich Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet. Die Tätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen umfasst die

Händler- und Kundenfinanzierung, das Fahrzeugleasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagement und Mobilitätsangebote. Mit seinen Marken ist der Volkswagen Konzern auf allen relevanten Märkten der Welt vertreten. Zu den wesentlichen Märkten gehören derzeit die Region Westeuropa sowie die Länder China, USA, Brasilien, Polen, Mexiko, die Türkei und Tschechien.

Die Volkswagen AG und der Volkswagen Konzern werden vom Vorstand der Volkswagen AG auf Grundlage der Satzung der Volkswagen AG und der durch den Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand der Volkswagen AG geleitet. Dementsprechend waren die Aufgaben ab dem 1. Januar 2022 auf elf Vorstandsressorts aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“, zu dem unter anderem die Markengruppe „Volumen“ gehörte, waren die weiteren Geschäftsbereiche: „Einkauf“, „Technik“, „Finanzen“, „Personal und Truck & Bus“, „Integrität und Recht“, „Premium“, „Sport & Luxury“, „IT“, „China“ sowie „Volkswagen Pkw“. Mit Wirkung zum 1. Februar 2022 wurde ein weiterer Geschäftsbereich „Konzernvertrieb“ geschaffen. Zum 1. September 2022 entwickelte der Volkswagen Konzern seine Konzernsteuerung weiter. Der Vorstand wurde verschlankt und erhielt in diesem Zug einen neuen Aufgabenzuschnitt: Die Geschäftsbereiche „Einkauf“ und „Konzernvertrieb“ wurden aufgelöst. Ferner wurde der Geschäftsbereich „Volkswagen Pkw“ in „Volumen“ umbenannt. Seitdem sind die Aufgaben auf zehn Vorstandsressorts aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“ sind die weiteren

Geschäftsbereiche: „Technik“, „Finanzen“, „Personal und Truck & Bus“, „Integrität und Recht“, „Volumen“, „Premium“, „Sport & Luxury“, „IT“ sowie „China“. Dabei wird der Geschäftsbereich „Sport & Luxury“ vom Vorsitzenden des Vorstands in Personalunion geführt. Den Vorstandsressorts schließt sich direkt die erweiterte Konzernleitung an, die die Funktionen „Konzernvertrieb“, „Konzernproduktion“, „Beschaffung“ und „Technikarchitektur“ umfasst.

Die Aufgabenverteilung des Vorstands beruht auf der vom Aufsichtsrat beschlossenen Geschäftsverteilung, die die Veränderungen in der Unternehmensleitung innerhalb des Berichtsjahres berücksichtigt. Ihre Struktur trägt dazu bei, dass wesentliche Aufgaben wie Strategie, zentrale Richtungsentscheidungen, Kapitalallokation sowie finanzielle Vorgaben im Fokus des Vorstands stehen. Die Aufgaben der erweiterten Konzernleitung dienen der Synergiehebung im Konzern und der Verbindung der Marken und Geschäftseinheiten.

Auf Konzernebene befassen sich zudem Vorstands Ausschüsse mit wesentlichen strategischen Fragestellungen zu Produkten, Technologien, Investitionen, zur Digitalen Transformation, zu Integrität und Compliance, zum Risikomanagement sowie zu Personal und zu Führungsfragen. Die Ausschüsse überarbeiten und optimieren wir stetig, um zu überprüfen, ob sie weiterhin im Einklang mit unserer Unternehmensstrategie stehen, und um die Effizienz ihrer Entscheidungen weiter zu steigern. Dadurch soll zum einen die Komplexität reduziert und zum anderen die Governance im Konzern gestärkt werden.

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

Die Markengruppe Volumen umfasst die Marken Volkswagen Pkw, ŠKODA, SEAT/CUPRA und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Die Markengruppe Premium beinhaltet die Marken Audi, Lamborghini, Bentley und Ducati. Die Markengruppe Sport & Luxury besteht aus der Marke Porsche. Die der Marke zugrunde liegende Porsche AG ist seit Ende September 2022 an der Börse notiert. In der Markengruppe Truck & Bus fungiert die TRATON SE als Dach für die Nutzfahrzeugmarken Scania, MAN, Volkswagen Truck & Bus und Navistar. Die TRATON SE ist ebenfalls an der Börse notiert. Neben der Stärkung der Markengruppen wurden im Berichtsjahr auch aufseiten der Technologieplattformen Software, Battery & Charging sowie Mobility Solutions wesentliche Fortschritte durch die Neuausrichtung und den Aufbau neuer Einheiten verzeichnet. Die Softwaretochter CARIAD wurde weiter ausgebaut, unter anderem mit einer eigenen Tochtergesellschaft in China.

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

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

Wir sind überzeugt, dass durch unsere Unternehmensstruktur, die sowohl die Markengruppen als auch die Technologieplattformen sinnvoll miteinander verbindet, vorhandene Kompetenzen und Skaleneffekte besser genutzt, Synergien systematischer gehoben und Entscheidungen noch schneller getroffen werden können. Klare Verantwortlichkeiten und ein hoher Grad an unternehmerischer Verantwortung in den Markengruppen und Technologieplattformen erlauben dabei die ganzheitliche Umsetzung der Strategie NEW AUTO des Konzerns.

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.

DER DEUTSCHE CORPORATE GOVERNANCE KODEX – LEITLINIE FÜR ERFOLGREICHE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

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

 > www.volkswagenag.com > Investor Relations > Corporate Governance > Erklärungen

WEITERFÜHRENDE INFORMATIONEN

Erläuterungen zur Zusammensetzung, Arbeitsweise und zum Diversitätskonzept des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie Informationen zu Stimmrechten finden Sie im Kapitel Corporate Governance im Geschäftsbericht 2022.

 > Geschäftsbericht 2022 > Corporate Governance

Ausführliche Erläuterungen zum Vergütungssystem und zur individuellen Vergütung der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat finden Sie im Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022, der im Geschäftsbericht 2022 enthalten ist, im Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses 2022 und im Anhang des Jahresabschlusses 2022 der Volkswagen AG.

 > www.volkswagenag.com > Investor Relations > Corporate Governance > Vergütung

Der Konzernvorstand der Volkswagen AG hat ein Update der steuerstrategischen Grundsätze verabschiedet, welches auf der Homepage der Volkswagen AG veröffentlicht wurde.

Die Volkswagen AG übermittelt jährlich einen länderbezogenen Bericht (Country-by-Country-Reporting) an das Bundeszentralamt für Steuern, welcher unter anderem Informationen zu Steuerzahlungen sowie zu Steueraufwendungen/Steuererträgen pro Land enthält.

Der Volkswagen Konzern hat den Anspruch, seine Marketing- und Kommunikationsaktivitäten transparent und verantwortlich umzusetzen. Das beinhaltet Achtsamkeit gegenüber unserer Umwelt und erfordert, allen Individuen mit Respekt, Aufrichtigkeit und auf Augenhöhe zu begegnen. Dies gilt intern wie extern, online wie offline. Dafür hat der Konzern entsprechende Grundsätze entwickelt, die als Kompass dienen, um die Werte des Volkswagen Konzerns hinsichtlich Marketing und Kommunikationsaktivitäten umzusetzen.

 > www.volkswagenag.com > Nachhaltigkeit > Strategie, Policy & Engagement > Policy

WERTSCHÖPFUNGSKETTE

FORSCHUNG & ENTWICKLUNG

In Summe waren die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile im Berichtsjahr mit 18,9 Mrd. € um 21,3% höher als im Vorjahr. 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.

BESCHAFFUNG

Jährlich beschafft der Volkswagen Konzern eine Vielzahl von Rohstoffen, Bauteilen und sonstigen Gütern. Eine nachhaltige Lieferkette und umweltverträgliche Transporte sind wichtig, um Verantwortung für Menschenrechte, Umweltschutz und Antikorruption umfassend wahrzunehmen.

PRODUKTION

Je Arbeitstag wurden 2022 im Volkswagen Konzern weltweit durchschnittlich rund 24.000 Fahrzeuge gefertigt. Effizienz in der Produktion ist ein zentrales Ziel, ebenso wie Umweltschutz, Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten.

MARKETING & VERTRIEB

Geschäftsbeziehungen mit Großkunden sind oft langfristige und stabile Partnerschaften. Der Anteil des Volkswagen Konzerns an gewerblichen Großkunden beträgt in Deutschland 43,5% und im restlichen Europa 25,7%.

AFTERSALES & FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Zum Service zählen unter anderem die Händlerbetreuung zur Sicherstellung der Beratungs- und Wartungsqualität, der Originalteilehandel sowie Finanzdienstleistungen rund um das Auto.

VERWERTUNG

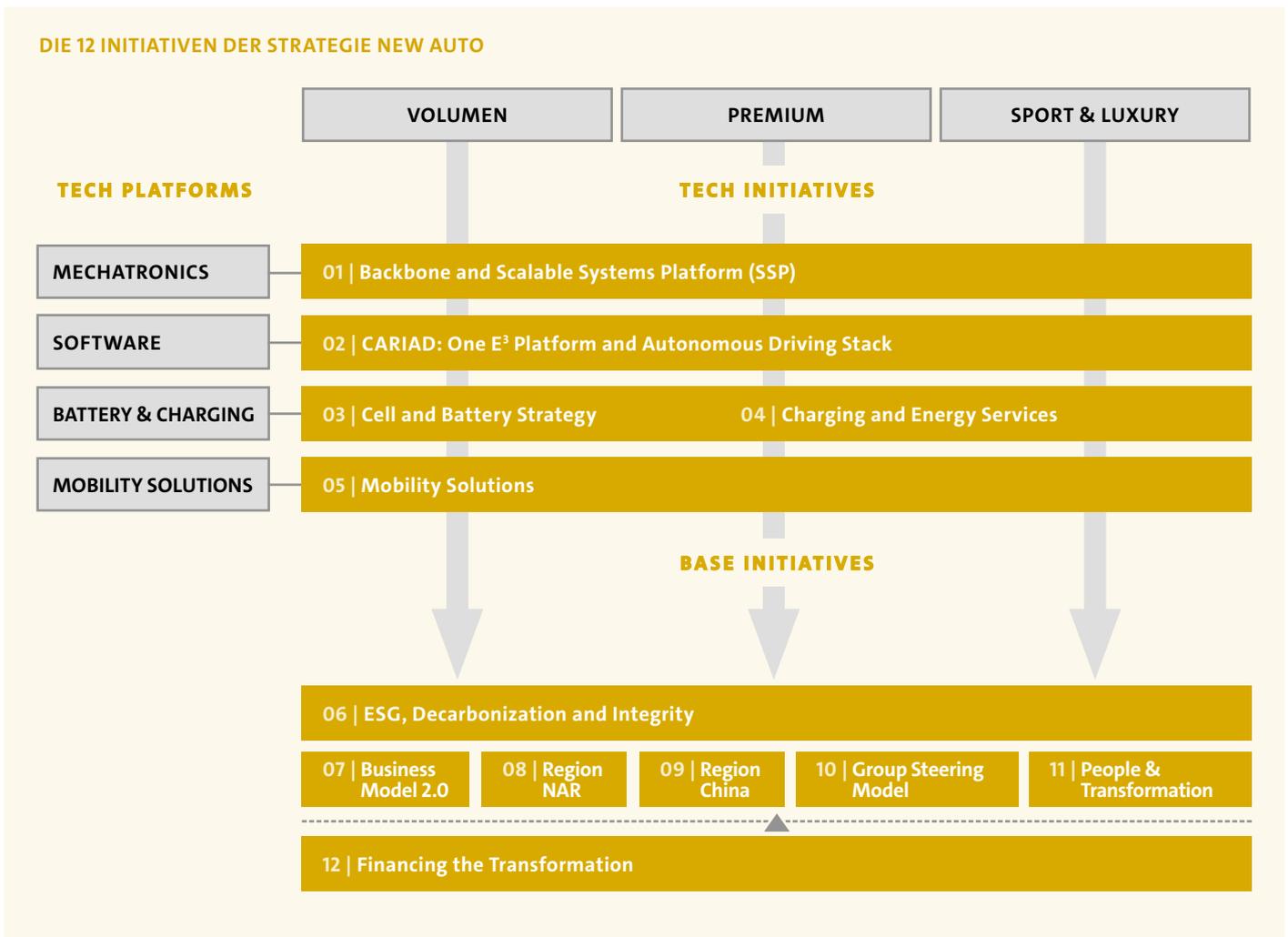
Neben der Verwertung der Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer achten wir bereits bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge auf die Recyclingfähigkeit der benötigten Werkstoffe, die Verwendung von qualitativ hochwertigem Recyclingmaterial und die Vermeidung von Schadstoffen.

KONZERNSTRATEGIE NEW AUTO

Vor dem Hintergrund des sich rasant verändernden Umfelds und den daraus resultierenden Herausforderungen hat der Konzernvorstand im Mai 2021 mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Konzernstrategie „NEW AUTO“ – Mobility for generations to come mit dem Fokus auf die Mobilitätswelt im Jahr 2030 beschlossen. Die Transformation der Automobilindustrie hin zu Elektromobilität und Digitalisierung schreitet mit der technologischen Weiterentwicklung rasant voran. Demnach erwarten wir, dass der Markt für Elektrofahrzeuge in den nächsten Jahren stark wachsen wird, weshalb die kosteneffiziente und nachhaltige Produktion von Batteriesystemen und der Ausbau der Ladeinfrastruktur erfolgsentscheidend sein werden. Weitreichendere Veränderungen für die Automobilindustrie wird jedoch der Übergang zu vernetzten, intelligenten und schließlich auch autonom fahrenden Fahrzeugen mit sich bringen. Das autonome Fahren wird das Mobilitätserlebnis der Kunden nachhaltig verändern und darüber hinaus den Weg für neue Geschäftsmodelle ebnen. Dabei werden sich die Einnahmequellen schrittweise verschieben und über das Kernprodukt Automobil hinaus erweitern. Voraussetzung

hierfür ist der Ausbau von Entwicklungsfähigkeiten im Bereich Software, um die Kunden mit stetig verbesserten digitalen Funktionen begeistern zu können. Gleichmaßen wie die technologischen Trends stellen zunehmend auch weltwirtschaftliche und geopolitische Rahmenbedingungen erhöhte Herausforderungen an die Automobilindustrie, beispielsweise der wirtschaftliche Einfluss der größten Mobilitätsmärkte China, USA und Europa sowie deren divergierende Entwicklung.

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



Hierfür haben wir über die Markengruppen hinweg zwölf Konzerninitiativen festgelegt, mit denen wir die zur Umsetzung der Strategie notwendigen Kompetenzen weiterentwickeln wollen. Im Fokus stehen die zentralen Querschnittsthemen unserer Technologieplattformen: Mechatronics, Software, Battery & Charging sowie Mobility Solutions, aus denen sich die im Folgenden beschriebenen fünf Tech-Initiativen ableiten. Des Weiteren bilden sieben Basisinitiativen die Grundlage der strategischen Neuausrichtung des Volkswagen Konzerns. Hierzu zählen: „ESG, Decarbonization and Integrity“, „Business Model 2.0“, die Regionen „Nordamerika (NAR)“ und „China“, „Group Steering Model“, „People & Transformation“ sowie „Financing the Transformation“.

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

Mechatronics – Backbone and Scalable Systems Platform

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

Software – CARIAD: One E³ Platform and Autonomous Driving (AD) Stack

Mit dem konzerneigenen Software- und Technologieunternehmen CARIAD sollen technische Grundlagen für datenbasierte Geschäftsmodelle, neue Mobilitätsdienste und automatisiertes Fahren (Level 4) geschaffen und markenübergreifend Synergieeffekte gehoben werden. Dabei streben wir an, den Anteil der selbstentwickelten Software im Fahrzeug zu erhöhen. CARIAD arbeitet bereits gemeinsam mit den Marken Porsche und Audi an der Einführung der neuen Plattform E³ 1.2. Sie optimiert die Abstimmung von Hardware auf die Fahrzeugsoftware von CARIAD. Das erleichtert das Aufspielen von Over-the-Air-Updates und dient als zentraler Hebel für die Einführung

neuer Dienste auch nach dem Produktionsstart der Fahrzeuge. Langfristig soll die bereits in der Entwicklung stehende einheitliche Software-Architektur E³ 2.0 mit der Softwareplattform VW.OS und der Volkswagen Automotive Cloud die Grundlage für ein komplettes digitales Ökosystem bilden, welches den Kunden eine Vielzahl softwarebasierter Services über den gesamten Produkt-Lebenszyklus anbietet. Ziel ist es, dass jede benötigte oder nachgefragte Funktion und jeder Service jederzeit für den Nutzer in unterschiedlichen Märkten individuell zugeschnitten und abrufbar zur Verfügung steht. Damit erschließen wir uns auch neue Ertragsquellen. Anwendungen im Bereich des automatisierten Fahrens auf unterschiedlichen Leistungsebenen (bis Level 4) sollen schrittweise in den neuen Fahrzeugmodellen der Konzernmarken eingeführt werden.

Battery & Charging – Cell and Battery Strategy

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

Battery & Charging – Charging and Energy Services

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

Mobility Solutions

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

ESG, Decarbonization and Integrity

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

Business Model 2.0

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

Region Nordamerika (NAR)

Nordamerika, und hier insbesondere die USA, ist für den Volkswagen Konzern die Region mit dem größten Wachstumspotenzial, vor allem mit Blick auf die E-Mobilität. Bis 2030 soll Nordamerika zur dritten Kernregion neben Europa und China werden. Unser Ziel ist es, dort bis dahin einen Gesamtmarktanteil des Volkswagen Konzerns von 10% zu erreichen. 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 in Kanada partizipieren, hierzu unser konzernweites Angebot an vollelektrischen Modellen massiv ausbauen und um speziell für diese Märkte entwickelte Modelle erweitern. So soll der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge an unseren Verkäufen in den USA und in Kanada bis 2030 auf 55% steigen. Zusätzlich wollen wir das Synergiepotenzial in der Region maximieren und deutlich mehr Know-how, industrielle Kapazitäten und vertikale Wertschöpfung in der Region Nordamerika aufbauen.

Region China

Für den Volkswagen Konzern ist China als größter Einzelmarkt, für den wir in der Zukunft weiteres Wachstum erwarten, von hoher strategischer Bedeutung. Alle wichtigen Maßnahmen werden daher in dieser strategischen Basisinitiative gebündelt, um die Erfolgsgeschichte von Volkswagen in China fortzuschreiben. Hierzu zählt ein umfassendes Maßnahmenprogramm mit Fokus auf Kosten, langfristig technologische Wettbewerbsfähigkeit, lokalisierte und auf den Markt zugeschnittene Entwicklungsaktivitäten sowie die Vertiefung unserer bestehenden Partnerschaften. Unser Ziel ist es, hohe Marktanteile im Elektrofahrzeugsegment zu erreichen und uns als ein führender Anbieter zu etablieren. Bei Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor wollen wir unsere Marktanteile sichern, da diese auch zukünftig mit hoher Stückzahl einen entsprechenden Profitbeitrag leisten.

Damit forcieren wir weiterhin unsere konzernweite Lokalisierungsstrategie in China, um unseren chinesischen Kunden maßgeschneiderte Produkte anzubieten – nicht nur unter Verwendung globaler, sondern verstärkt lokal entwickelter Plattformtechnologien (Hardware und Software). So möchten wir uns im neuen Intelligent-Connected-Vehicle(ICV)-Segment dem stetig wachsenden Wettbewerb entgegenstellen.

Group Steering Model

Um die Ziele der Konzernstrategie zu erreichen und somit den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns zu sichern, nehmen wir eine weitreichende Optimierung unseres Konzernsteuerungsmodells vor. Es ist essenziell, dass Mechanismen zur schnellen Entscheidungsfindung, zur Entwicklung und Anwendung von Plattformtechnologien sowie zur Hebung von Synergien auf konstant hohem Level etabliert und permanent weiterentwickelt werden. Das aktualisierte Konzernsteuerungsmodell stellt die Markengruppen und die Technologieplattformen in den Vordergrund, um letztgenannte unter Berücksichtigung von Synergien über das gesamte

Konzernproduktportfolio zu skalieren. Auf dieser Logik baut ein neuer 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 Beschaffung, die Vertriebskosten und das Working-Capital-Management zu optimieren.

STRATEGISCHE FINANZKENNZAHLEN¹:

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

¹ Die inhaltliche Ausgestaltung der strategischen finanziellen Kennzahlen befindet sich zurzeit in Überarbeitung.
² 2015 vor Sondereinflüssen.

ESG-PERFORMANCE-MANAGEMENT UND WESENTLICHKEITSANALYSE

WESENTLICHKEITSANALYSE MIT KONZERNSTRATEGIE UND ESG-PERFORMANCE VERKNÜPFT

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

Im Berichtsjahr hat das Unternehmen erneut eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Bei der Prüfung einer großen Zahl potenziell wesentlicher Themen wurde sowohl die externe als auch die unternehmensinterne Perspektive berücksichtigt. Für die externe Seite wurden aus 700 Themen 80 Themencluster abgeleitet und entlang 330 Kriterien gewichtet. Basis hierfür waren:

- Ergebnisse des Dialogprozesses mit dem Nachhaltigkeitsbeirat sowie dem Stakeholder-Panel
- Reputationsbefragungen
- Anforderungen aus maßgeblichen internationalen und nationalen Rahmenwerken wie etwa der EU-Taxonomie, dem Handelsgesetzbuch (HGB), dem UN Global Compact, dem Sustainability Accounting Standards Board (SASB), der Global Reporting Initiative (GRI) oder den Sustainable Development Goals (SDGs)
- wesentliche ESG-Ratings
- KI-gestützte Trendanalysen und Benchmark-Untersuchungen

Für die interne Dimension wurden vor allem Konzernrichtlinien zum Nachhaltigkeitsmanagement, Wesentlichkeitsanalysen der Konzernmarken sowie länderspezifische Risikoanalysen der Produktionsstätten des Volkswagen Konzerns berücksichtigt.

Die für die Konzernstrategie NEW AUTO priorisierten Fokusthemen wurden mit der Wesentlichkeitsanalyse dieses Jahres bestätigt und vom Konzernsteuerkreis Nachhaltigkeit als wesentlich eingestuft. Die fünf nichtfinanziellen Belange, die sich aus dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz ergeben, werden über die sechs Fokusthemen abgedeckt. Darüber hinaus decken diese sechs Fokusbereiche ihrerseits einen wesentlichen Teil der Bewertungskriterien von ESG-Ratings ab:

- Dekarbonisierung
- Kreislaufwirtschaft
- Menschen in der Transformation
- Vielfalt
- Integrität
- Lieferkette und Menschenrechte

Jedes Fokusthema ist – soweit aktuell bereits möglich – mit klaren Zielen und Meilensteinen sowie KPIs und Maßnahmenpaketen verbunden. Bereits heute sind ESG-relevante KPIs wie der Dekarbonisierungsindex (DKI) und der Diversity-Index vergütungsrelevant für die Mitglieder des Vorstands.

 > Corporate Governance

Die als wesentlich eingestuften Themen bilden im Folgenden auch maßgeblich die Struktur dieses Nachhaltigkeitsberichts ab und dienen als Basis für die Steuerung des Nachhaltigkeitsprogramms des Volkswagen Konzerns.

AKTIONSPROGRAMM FÜR OPTIMIERTE ESG-PERFORMANCE

Die Konzernstrategie NEW AUTO stellt neben technologischen und produktbezogenen Initiativen auch die Verbesserung der ESG-Performance des Unternehmens in den Fokus. Denn diese wirkt sich direkt und indirekt auf Marktkapitalisierung, Kapitalkosten und Attraktivität von Volkswagen für Investoren aus. Das liegt zum einen in der zunehmenden Regelungsdichte zur Nachhaltigkeit durch Rahmenseetzungen wie die EU-Taxonomie oder Vorgaben zur verantwortungsbewussten Ausgestaltung von Lieferketten begründet. Zum anderen erwarten Kapitalmarktakteure wie institutionelle Investoren nicht nur Transparenz zur Nachhaltigkeitsleistung der Unternehmen, sondern auch eine wirksam umgesetzte Strategie, die zu einer kontinuierlichen Verbesserung der Nachhaltigkeitsleistung führt. Bereits heute ist ein wesentlicher Anteil des global verwalteten Vermögens an ESG-Kriterien orientiert.

Im vergangenen Berichtsjahr haben wir unser Aktionsprogramm, das auf eine Verbesserung unserer Resultate in ESG-Ratings bis zum Jahr 2025 abzielt, deutlich ausgebaut. Es besteht aus vier Säulen:

1. ESG-Performance-Management: Wir schließen bestehende Lücken in der ESG-Performance und schaffen zusätzliche Transparenz durch Offenlegung unserer Maßnahmen und Leistungskennzahlen.
2. ESG-Engagement: Wir intensivieren unsere Kommunikation zu ESG und Nachhaltigkeit im Kapitalmarkt, indem wir unsere Botschaften und Ergebnisse in Roadshows, Investoren-Konferenzen und weiteren Formaten vermitteln. Wir erläutern so unseren aktuellen Leistungsstand und profitieren zugleich von den Lerneffekten und dem Wissenstransfer, die dieser Dialog ermöglicht.

 > www.volkswagenag.com > Investor Relations > Finanzkalender

3. Management von Kontroversen: Wir streben an, die negativen Auswirkungen von rechtlichen oder medial ausgetragenen Kontroversen bezüglich des Volkswagen Konzerns auf unsere Rating-Resultate zu reduzieren. Dafür haben wir einen Kontroversen Management Prozess entwickelt, in dem ein Kontroversen Forum etabliert wurde, das bestehende und mögliche Kontroversen identifiziert und zu ergreifende Maßnahmen ableitet. Mit einem eigenen webbasierten Informationsangebot zu bestehenden ESG-Kontroversen rund um Volkswagen leisten wir einen Beitrag zur Aufklärung und Versachlichung.

 > www.volkswagenag.com > Investor Relations > Corporate Governance > ESG Controversies

4. Interne ESG-Dateninfrastruktur: Wir arbeiten an der Etablierung eines umfassenden ESG-Data-Reporting-Tools für eine bessere datengestützte Infrastruktur und schaffen zukünftig umfassende und maßgeschneiderte ESG-Informationsangebote für relevante Stakeholder.

Im Vergleich zu den Vorjahren hat sich die Bewertung des Unternehmens in dem ESG-Rating von Sustainalytics von 29,6 auf 26,1 verbessert. Im Geschäftsjahr 2022 wurde Volkswagen im Klimarating CDP unverändert mit A-, im Water Disclosure Project (WDP) mit A bewertet.

	2020	2021	2022	
MSCI	CCC	B	B	
Sustainalytics¹	41.7 (severe risk)	29.6 (medium risk)	26.1 (medium risk)	
ISS	C	C	C	

ESG-Rating-Skalen
 MSCI: CCC–AAA; Sustainalytics: 100–0; ISS: D–A+

SOZIALE UND ÖKOLOGISCHE AUSWIRKUNGEN UNSERES HANDELNS MESSBAR MACHEN

Der Volkswagen Konzern will die Wirkung seines Handelns (Impact) künftig noch umfassender quantitativ messen und, wenn möglich und sinnvoll, monetarisieren. Dabei geht es um die Bewertung positiver wie negativer Auswirkungen unter anderem auf Umwelt- und Sozialsysteme im Sinne der Inside-out-Perspektive. Diese Auswirkung bezieht sich auf die gesamte Geschäftstätigkeit des Unternehmens einschließlich seiner Lieferketten sowie seiner Produkte und Dienstleistungen. Damit nehmen wir nicht nur Impulse aus der regulatorischen Entwicklung auf, wie sie von der EU-CSR-Richtlinie oder dem EU Green Bond Standard ausgehen, sondern auch von internationalen Initiativen und Vereinigungen wie der Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) oder dem World Business Council for Sustainable Development (WBCSD). Zugleich sind wir wie andere global agierende Unternehmen bestrebt, eine Impact-Bewertung noch stärker für unsere Entscheidungs- und Steuerungsprozesse, das Risikomanagement sowie das Reporting und die Kommunikation mit unseren Stakeholdern zu nutzen. Impact Assessments stellen bei Volkswagen insbesondere bei der Bewertung von Mobili-

tätskonzepten bereits bewährte Instrumente dar. Hier werden neue Angebote kontinuierlich auf ihre Nachhaltigkeitswirkung untersucht und bei Bedarf angepasst.

 > Nachhaltigkeitswirkungen neuer Mobilitätsangebote

Unter dem Titel „Impact Valuation @ Volkswagen Group“ erarbeiten wir aktuell ein konzernweites Konzept zur Impact-Messung, das auf der erfolgreichen Umsetzung zweier Pilotprojekte auf Standort- und Markenebene basiert.

Um das Thema Impact-Messung voranzutreiben und vergleichsfähige Konzepte zu entwickeln, ist der Volkswagen Konzern gemeinsam mit der Marke Porsche Mitglied der Value Balancing Alliance (VBA). Diese Initiative setzt sich auf internationaler Ebene branchenübergreifend für die Entwicklung einheitlicher Bewertungsstandards für die Impact-Messung sowie die finanzielle Bilanzierung von Nachhaltigkeitswirkungen ein. Der VBA gehören neben dem Volkswagen Konzern zahlreiche globale Unternehmen an, darunter etwa Bosch, BASF, BMW, Michelin und SAP.

¹ Disclaimer: <https://www.sustainalytics.com/legal-disclaimers>.

NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT

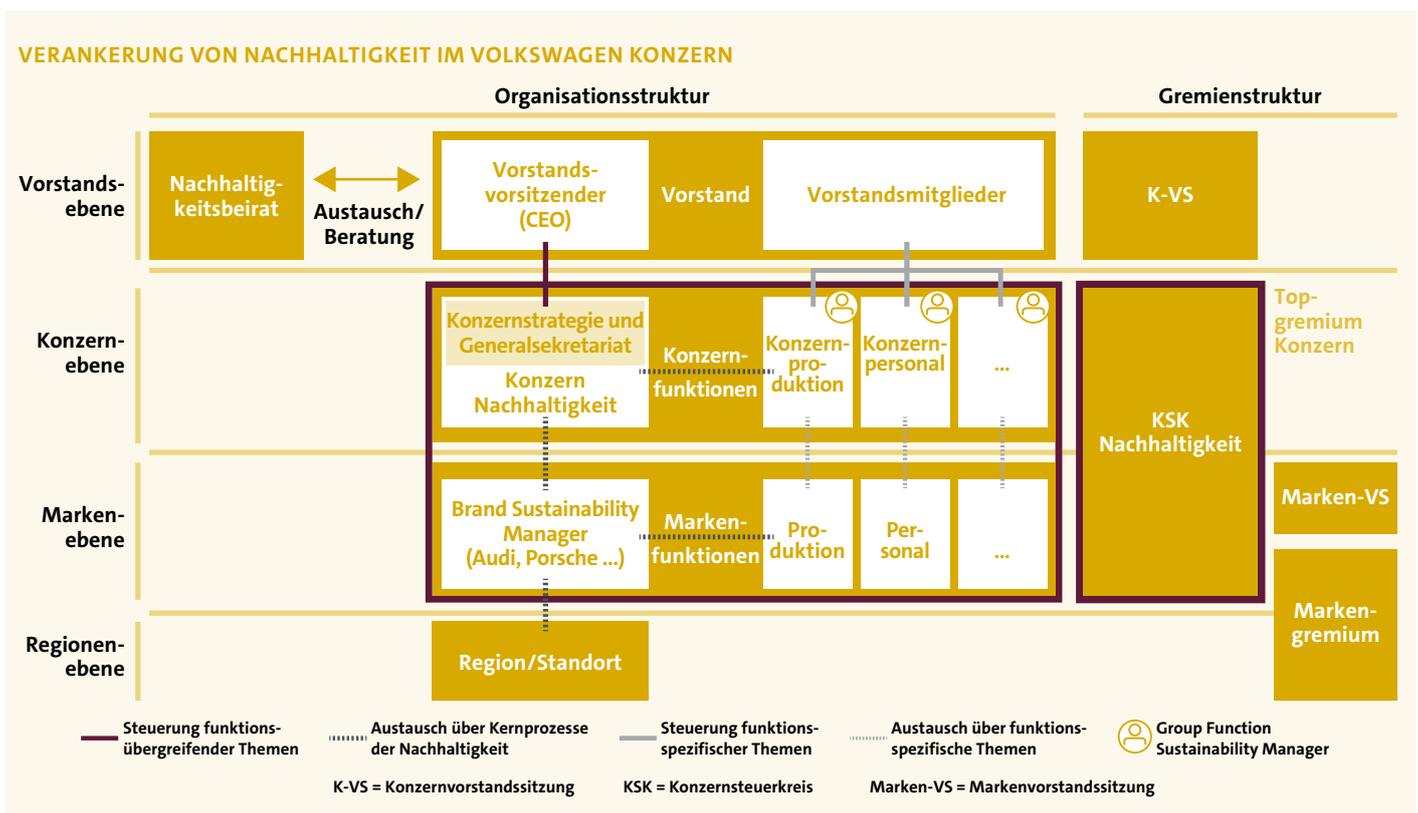
STRUKTUR UND AUFGABEN DER NACHHALTIGKEITSORGANISATION

Nachhaltigkeit bedeutet, langfristig tragfähige und intakte ökologische, soziale und ökonomische Systeme auf globaler, regionaler und lokaler Ebene zu erhalten. Der Volkswagen Konzern hat vielfältig Einfluss auf diese Systeme und übernimmt aktiv Verantwortung, um einen Beitrag zur Erhaltung ihrer Tragfähigkeit zu leisten. Hierfür wurde ein umfassendes Nachhaltigkeitsmanagement etabliert. Die damit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer spezifischen Konzernrichtlinie festgehalten. Das Nachhaltigkeitsmanagement verstehen wir dabei als kontinuierlichen Verbesserungsprozess.

Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit trägt der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG. Weitere Verantwortung übernehmen die Ressortvorstände mit ihrer Zuständigkeit für spezifische Managementsysteme mit Nachhaltigkeitsbezug sowie der Konzernsteuerkreis Nachhaltigkeit. Diesem Steuerkreis gehören Führungskräfte zentraler Vorstandsbereiche und Konzernfunktionen, Vertreter der Marken sowie des Konzernbetriebsrats an. Der Steuerkreis definiert konkrete strategische Ziele und Programme, legt Maßnahmen zur einheitlichen bereichs-, marken- und regionsübergreifenden Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitsmanagements fest und entscheidet über nachhaltigkeitsrelevante Grundsatfragen und Positionen im Volkswagen Konzern. Darüber hinaus werden themenspezifische Fragestellungen zur Nachhaltigkeit im Rahmen der Konzerninitiative 6 der Konzernstrategie NEW AUTO adressiert.

Die Konzernfunktion Nachhaltigkeit (Konzern Nachhaltigkeit) koordiniert alle nachhaltigkeitsrelevanten Aktivitäten sowie das konzernweite und funktionsübergreifende Netzwerk für Nachhaltigkeit. Über definierte Kernprozesse wird der Austausch mit Konzernfunktionen, Marken sowie Gesellschaften strukturiert. Sie dienen dazu, Transparenz über externe Anforderungen zu schaffen und diese in unternehmerisches Handeln zu übersetzen. Zu den Kernprozessen gehören: Nachhaltigkeitsstrategie und Wesentlichkeitsanalyse, Stakeholder-Management, ESG-Ratings und -Rankings, Sustainability Policies und Nachhaltigkeitsberichterstattung. Die Konzern Nachhaltigkeit ist dem Bereich Konzernstrategie und Generalsekretariat zugeordnet, um eine enge Verknüpfung von Nachhaltigkeit mit den strategischen Unternehmenszielen und dem Kerngeschäft zu gewährleisten. Sie verantwortet zudem die Geschäftsstelle des Konzernsteuerkreises Nachhaltigkeit.

Über die Steuerung im Konzernsteuerkreis Nachhaltigkeit hinaus erfolgt ein regelmäßiger Austausch innerhalb des konzernweiten Nachhaltigkeitsnetzwerks über verschiedene Formate. Ein Beispiel hierfür ist der Group Sustainability Summit. Dieser hatte 2022 die Themenschwerpunkte ESG, Mobilität der Zukunft, Community Engagement und Geschäftsmodelle und fand in Berlin statt. Zu den Teilnehmern gehörten Verantwortliche aus dem Konzern sowie aus den Marken und Regionen. Eine weitere zentrale Austauschplattform ist das Sustainability Manager Core Team, in dem Vertreter aus Konzern und Marken regelmäßig aktuelle Themen der Nachhaltigkeit adressieren. Außerdem existieren zu einzelnen Themen, wie zum Beispiel ESG-Performance-Management, spezifische Steuerungsmodelle.



Auf Markenebene übernehmen jeweils die Brand Sustainability Manager die funktionsübergreifende Koordination von Nachhaltigkeitsthemen, entwickeln die Nachhaltigkeitsstrategie, verantworten die Inhalte sowie Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsthemen innerhalb der Marke, repräsentieren die Marke zu Nachhaltigkeitsthemen nach außen und stimmen sich mit der Konzern Nachhaltigkeit ab.

NACHHALTIGKEITSBEIRAT ALS UNABHÄNGIGER IMPULSGEBER UND PARTNER

Auf Konzernebene nimmt der Nachhaltigkeitsbeirat eine herausgehobene Stellung ein. Das 2016 ins Leben gerufene Beratungsgremium unterstützt den Volkswagen Konzern bei wichtigen strategischen Nachhaltigkeitsthemen und setzt sich aus international renommierten Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Politik und Gesellschaft zusammen. Das Gremium legt seine Arbeitsweise und -schwerpunkte unabhängig fest, verfügt über umfassende Informations-, Konsultations- und Initiativrechte und tauscht sich regelmäßig mit dem Vorstand, dem Top-Management und der Arbeitnehmervertretung aus.

Im Zentrum des Dialogs zwischen Konzern und Nachhaltigkeitsbeirat standen 2022 die umfassende Einbettung von Nachhaltigkeitsthemen in die Konzernstrategie NEW AUTO, die zukünftige Ausrichtung von Mobilitätslösungen in dieser Strategie sowie die Auswirkungen des Ukraine-Krieges auf den Volkswagen Konzern. Zudem befasste sich der Beirat im Rahmen verschiedener Projekte unter anderem mit den folgenden Themen: Umgang mit dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, digitale Technologien als Enabler für Nachhaltigkeit, Konzept der „Zero Impact Factory“, Transformation in der Belegschaft und Qualifizierung von Beschäftigten sowie Dekarbonisierung des Unternehmens.

Weiterführende Informationen zu den Empfehlungsschreiben an den Konzernvorstand sowie den Ergebnissen der Beiratsprojekte sind auf der Website des Nachhaltigkeitsbeirats einsehbar.

 > www.volkswagenag.com > Nachhaltigkeit > Strategie, Policy & Engagement > Engagement > Nachhaltigkeitsbeirat

UN GLOBAL COMPACT

Der Volkswagen Konzern ist seit 2021 nach fünfjähriger Pause wieder Teilnehmer des UN Global Compact, der weltweit größten Initiative für nachhaltige Unternehmensführung, und engagiert sich in den nationalen und internationalen Initiativen. Die AUDI AG ist ebenfalls wieder in den UN Global Compact aufgenommen worden. Die Porsche AG und Traton SE sind seit 2022 neue Teilnehmer des UN Global Compact. Außerdem sind auch die Marken MAN Truck & Bus und Scania Unterzeichner des UN Global Compact.

Für Investoren und Asset-Manager im Kapitalmarkt ist die Mitgliedschaft im UN Global Compact ein wichtiges Kriterium für die Investierbarkeit in Aktien und Anleihen der Volkswagen AG. 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 UN-Global-Compact-Prinzipien und ihre Aktivitäten zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung im Rahmen der jährlichen Communication on Progress, welcher auf der Website des UN Global Compact einsehbar ist.

 > [United Nations Global Compact](https://www.un.org/globalcompact/)

GREEN FINANCE FRAMEWORK FÜR INVESTMENTS IN NACHHALTIGKEIT

Für die Transformation des Volkswagen Konzerns sind enorme Investitionen notwendig. Gleichzeitig sind Investoren auf der Suche nach nachhaltigen Anlagemöglichkeiten. Bereits seit 2020 verfügt die Volkswagen AG über ein Green Finance Framework für verschiedene Finanzierungsformen wie zum Beispiel Green Bonds, das den Rahmen für auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Finanzierungsinstrumente definiert. Im Berichtsjahr haben wir EU-taxonomiekonforme Investitionsausgaben des Geschäftsjahres 2021 auf Basis des im November 2022 neu veröffentlichten Green Finance Frameworks mit der Begebung von grünen Anleihen (Green Bonds) in Höhe von 2,5 Mrd. € refinanziert. Somit hat der Volkswagen Konzern seit 2020 insgesamt 6,0 Mrd. € über Green Bonds zur Refinanzierung von Investitionsausgaben für BEV emittiert. Im Jahr 2022 hat der Volkswagen Konzern ein neues Green Finance Framework veröffentlicht, das insbesondere durch die Einbindung der EU-Taxonomie weiterentwickelt wurde. Wie schon im bisherigen Green Finance Framework setzt der Volkswagen Konzern weiterhin auf die ausschließliche Einbeziehung von vollelektrischen Fahrzeugmodellen (BEV) bei nachhaltigen Finanzierungen. Unter dem neuen Green Finance Framework werden nur noch Investitionen für BEV des Volkswagen Konzerns berücksichtigt, die EU-taxonomiekonform sind. So verbinden wir unser Unternehmensziel der bilanziellen CO₂-Neutralität bis 2050 konsequent mit unserer Finanzierungsstrategie. Die unter dem Green Finance Framework aufgenommenen Mittel fließen gezielt in umweltverträgliche Projekte wie die E-Mobilität, die sowohl die Kategorie „Clean Transportation“ der Green Bond Principles der International Capital Market Association (ICMA) erfüllen als auch im Einklang mit den Zielen der Vereinten Nationen sowie der Europäischen Union für nachhaltige Entwicklung stehen. Sustainability hat für das neue Green Finance Framework erneut bestätigt, dass das Green Finance Framework mit den Green Bond Principles der ICMA und den Green Loan Principles der Loan Market Association (LMA) übereinstimmt.

Im Berichtsjahr hat der Volkswagen Konzern den zweiten Green Finance Report veröffentlicht, der den Allocation Report und den Impact Report beinhaltet. Nähere Informationen sind auf unserer Corporate Website zu finden.

 > www.volkswagenag.com > Investor Relations > Fremdkapital & Ratings > Green Finance

NACHHALTIGKEITSWIRKUNGEN NEUER MOBILITÄTSANGEBOTE

MOBILITÄTSLÖSUNGEN MESSBAR NACHHALTIGER GESTALTEN

Unsere globale Gesellschaft steht heute vor der großen Herausforderung, bei der Gestaltung von Mobilität das richtige Maß zu finden. In vielen Gebieten müssen die Belastungen in Bezug auf Lärm, Verkehrsstaus, Unfälle, Verkehrsflächen oder Luftqualität weiter reduziert werden. Zugleich fehlen für viele Menschen ausreichende, bezahlbare und barrierefreie Verkehrsmittel. Dadurch ist ihre Teilhabe an der Gesellschaft eingeschränkt. Das gilt nicht nur für wirtschaftlich schwächere Regionen, sondern auch für ländliche Gebiete oder den Stadtrand.

Der Volkswagen Konzern bietet sowohl innovative Fahrzeugtechnologien als auch zukunftsweisende Mobilitätsdienstleistungen. Damit will das Unternehmen den Wünschen seiner Kunden gerecht werden, aber auch zur Lösung von lokalen Umwelt- und Verkehrsproblemen in den urbanen Ballungszentren und ländlichen Räumen sowie zum globalen Klimaschutz beitragen. Auch die globale Kooperation mit Partnern über die eigenen Unternehmensgrenzen hinaus spielt hier eine wichtige Rolle. Uns leitet dabei die Vision „Mobility for generations to come“, die unsere Konzernstrategie NEW AUTO beschreibt.

> Konzernstrategie NEW AUTO

Mit dem über die gemeinsame Konsortialgesellschaft Green Mobility Holding S.A. (GMH) mit den Partnern Attestor Limited und Pon Holdings B.V. erreichten Abschluss der Akquisition der Europcar Mobility Group (EMG) im Juli 2022 hat Volkswagen einen weiteren wichtigen Meilenstein seiner NEW AUTO Strategie erreicht. EMG wird zum Eckpfeiler einer neuen Plattform, die 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.

SIMULATIONSPLATTFORM FÜR MOBILITÄT SCHAFFT TRANSPARENZ UND ERMÖGLICHT VERBESSERUNGEN

Vielfach zeigt sich, dass gerade neue Mobilitätskonzepte die urbane Angebotsvielfalt erhöhen, aber nicht automatisch nachhaltig sind. Es ist daher wichtig, eine Bewertungsbasis zu schaffen, damit Mobilitätslösungen in ihrer Nachhaltigkeitswirkung abgeschätzt und beeinflusst werden können. Denn die Festlegung der richtigen Rahmenbedingungen und Regulierungen ist von entscheidender Bedeutung, um substanzielle Beiträge für nachhaltige Städte zu leisten und Geschäftsmodelle für Unternehmen zu erschließen. Der frühzeitige Nachweis, dass Mobilitätslösungen tatsächlich eine nachhaltige Wirkung entfalten, ist auch zunehmend eine Forderung seitens politischer Akteure oder Städte und kann zur Voraussetzung für Betriebsgenehmigungen werden.

Vor diesem Hintergrund wird im Rahmen des Nachhaltigkeitsmanagements des Volkswagen Konzerns das sogenannte Mobility Simulation Framework kontinuierlich weiterentwickelt. In dessen Fokus stehen Impact Assessments, die Mobilitätslösungen auf Basis realer Daten digital nachbilden. Technologien wie Data Analytics und Machine Learning helfen uns, bestimmte Dienste vorab im sogenannten digitalen Zwilling großflächig virtuell zu pilotieren. Damit können mögliche Verbesserungen – oder auch unerwünschte Nebenwirkungen – frühzeitig sichtbar gemacht und bei der Entwicklung von Mobilitätslösungen berücksichtigt werden.

Zu diesen und weiteren Fragestellungen suchen wir den regelmäßigen Austausch mit Stakeholdern und analysieren kontinuierlich Trends, um Ziele und Kriterien bei Bedarf zu aktualisieren. Auch die Methoden und Modelle zur Mobilitätssimulation werden in Zusammenarbeit mit Universitäten fortlaufend weiterentwickelt. Neben der praktischen Anwendung fließen unsere Ergebnisse über Publikationen und Dialoge in die Wissenschaft zurück. Außerdem nutzen wir Realdaten und Erfahrungswerte von Mobilitätsanbietern, um diese weiter zu verbessern. So hat unser junges Mobilitätsunternehmen im Volkswagen Konzern MOIA, das On-Demand-Ride-Pooling-Angebote entwickelt, im Rahmen einer Begleitforschung in Hamburg eine umfangreiche und wissenschaftlich unabhängige Langzeituntersuchung zu den Auswirkungen von (autonomen) Ride-Pooling auf das Hamburger Verkehrssystem erstellt und publiziert.

Bei der Bewertung von Mobilitätsangeboten verwenden wir verschiedene Kennzahlen, die wissenschaftlich anerkannt sind und zugleich die Anforderungen der unterschiedlichen Akteure abbilden. So sind für den Kunden zum Beispiel kurze und verlässliche Reisezeiten wichtig, für die Gesellschaft der Zugang für die Bürger und die Minderung der CO₂-Emissionen, Städte wollen möglichst wenig Fläche mit Verkehr belegen sowie die Luftqualität verbessern und für den Betreiber von Mobilitätsangeboten ist eine gute Auslastung seines Angebots unverzichtbar.

BEDEUTUNG ÜBERGREIFENDER WIRKUNGSANALYSEN

Wichtige Bausteine auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität sind nach wie vor Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und besseren Auslastung. Bei Ride-Pooling-Angeboten wie MOIA gilt es, die Transportwünsche verschiedener Kunden möglichst optimal zu verknüpfen, um Umwege und Wartezeiten einerseits und eine hohe Auslastung andererseits auszubalancieren. Modellierung und Impact Assessments leisten hier wertvolle Dienste, um die hohe Komplexität abzubilden. Hervorzuheben ist hierbei, dass diese Analysen den Verkehr immer übergreifend betrachten. Denn ein Nutzer entscheidet in Abhängigkeit von anderen Angeboten. Für die Nachhaltigkeitsbewertung ist es zentral, was Nutzer von neuen Angeboten – zum Beispiel Ride-Pooling, E-Scooter oder Carsharing – ansonsten nutzen würden beziehungsweise was sie vorher genutzt haben.

So besteht zum Beispiel eine viel diskutierte Frage darin, ob Ride-Pooling den öffentlichen Verkehr aushöhlen würde. Anfängliche Befürchtungen bestätigten sich indes nicht. Die MOIA-Begleitforschung bewies stattdessen das Gegenteil: Die Untersuchungen zeigten, dass der Mobilitätsverbund und darunter insbesondere der ÖPNV von der Ausweitung von Ride-Pooling profitieren würden. MOIA pflegt seit Beginn des Service im Jahr 2019 in Hamburg eine enge Partnerschaft mit dem Verkehrsunternehmen Hamburger Hochbahn. Ein Beispiel hierfür war der Einsatz von MOIA-Fahrzeugen als Baustein im Schienenersatzverkehr, als im August 2022 ein Brand eine S-Bahn-Brücke beschädigte. Die Widerstandsfähigkeit des Verkehrssystems bei Störungen wurde somit gemeinsam gestärkt.

ANALYSEERGEBNISSE ZEIGEN POTENZIALE OPTIMIERTER FAHRZEUGNUTZUNG

Die Impact Assessments geben wichtige Hinweise darauf, mit welchen Hebeln sich die Nachhaltigkeitswirkung neuer Mobilitätslösungen verbessern lässt. Das gilt vor allem hinsichtlich der Reduzierung von CO₂-Emissionen sowie einer besseren Nutzung von knappen Flächen in Städten. Neben der Bündelung von Fahrten steht auch die effizientere Nutzung von Fahrzeugen im Fokus. Insbesondere privat genutzte Autos sind zumeist schlecht ausgelastet. Sie werden durchschnittlich nur rund eine Stunde am Tag genutzt und stehen die übrige Zeit auf Parkplätzen im privaten oder öffentlichen Raum, was wiederum wertvolle urbane Flächen belegt. Der Lebenszyklus der Fahrzeuge ist lang, was dazu führt, dass weniger umweltfreundliche, veraltete Technologien zu lange im Straßenverkehr eingesetzt werden. Dagegen könnten elektrische Robotaxis in Zukunft rund um die Uhr fahren. Carsharing kann die Nutzung von Autos auf mehrere Stunden pro Tag erhöhen, indem die Fahrzeuge im Laufe des Tages von mehreren Nutzern bewegt werden. Beide Lösungen führen zu einer effizienteren Mobilität, mit weniger Autos und einem geringeren Parkplatzbedarf in den Städten.

URBANE MOBILITÄT VERSTEHEN UND GEMEINSAM NACHHALTIG ENTWICKELN

Grundsätzlich nimmt die Gestaltung der urbanen Mobilität eine Schlüsselrolle für den Volkswagen Konzern ein, da viele Mobilitätsangebote zuerst in den Städten umgesetzt werden. Nach Schätzungen der UNO wird bis 2050 fast 70% der Weltbevölkerung in Städten leben.

In urbanen Zentren und den jeweiligen Einzugsgebieten sind die verkehrsinduzierten Probleme am dringendsten, gleichzeitig ist das Potenzial zur Veränderung hier am größten. Als langjähriges Mitglied im World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) suchen wir den Austausch mit anderen an der Transformation mitwirkenden Unternehmen und Stakeholdern, um eigene Handlungsspielräume zu identifizieren. So führte der Volkswagen Konzern 2022 seine Mitarbeit im WBCSD-Projekt „Transforming Urban Mobility“ (TUM) fort. Themenschwerpunkte waren der Berufsverkehr sowie die Digitalisierung. Untersucht wurde unter anderem, in welcher Form sich Daten und neue Technologien positiv auf eine nachhaltige Entwicklung auswirken können.

ASTYPALEA: TRANSFORMATION ZUR SMARTEN UND GRÜNEN INSEL

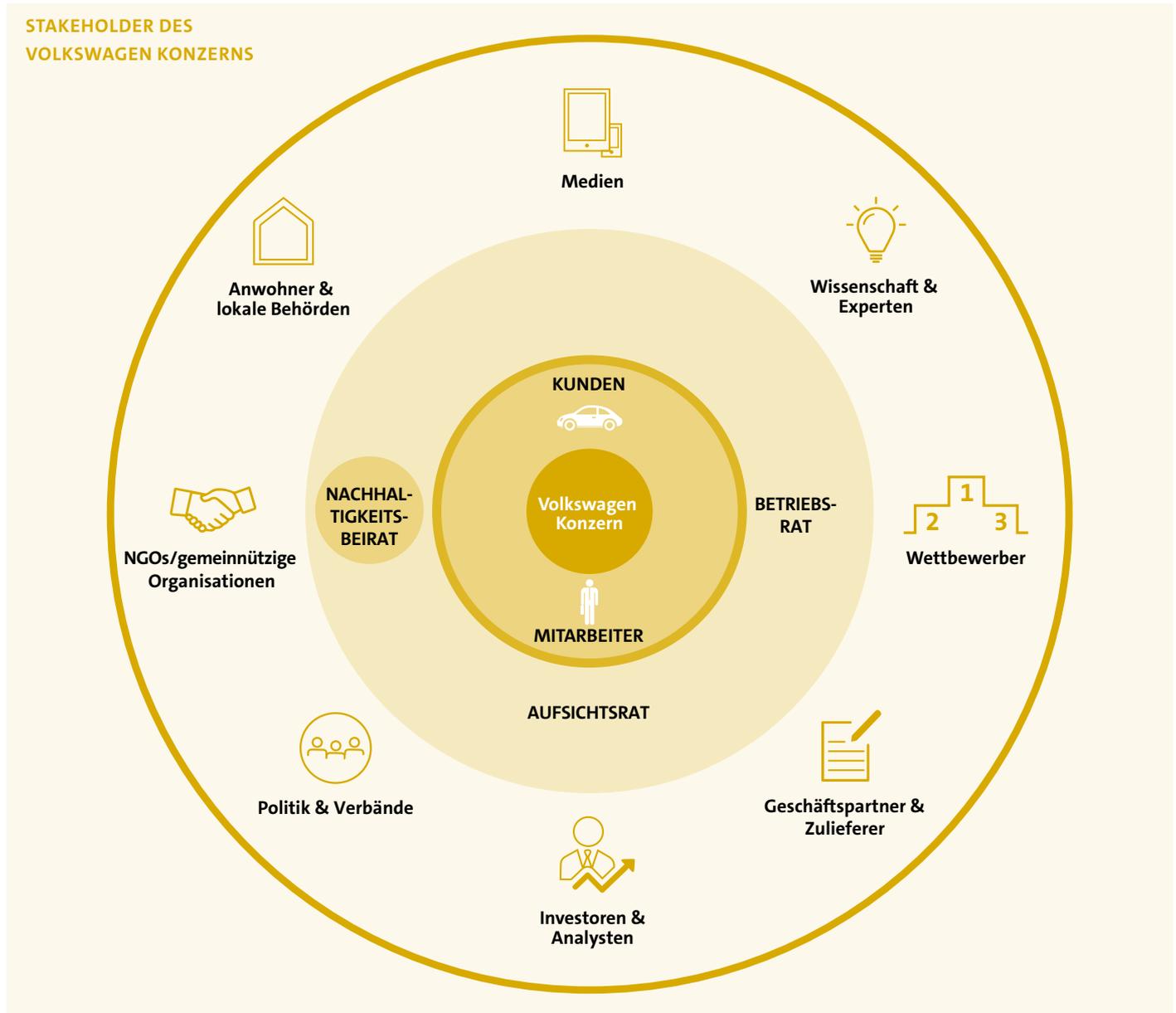
Ein Reallabor für smarte und nachhaltige Mobilitätslösungen in Europa ist Astypalea. Die griechische Insel liegt in der Ägäis, hat rund 1.300 Einwohner und in etwa die Größe von Sylt. Zusätzlich kommen jedes Jahr rund 36.000 Touristen zu Besuch. Für die Mobilität standen bislang rund 1.500 Verbrennerfahrzeuge und eine Buslinie mit zwei Dieselnissen zur Verfügung. Bis 2026 soll Astypalea nun zu einer smarten und grünen Insel transformiert werden. Für diese Vision haben sich der Volkswagen Konzern und die Hellenische Republik zusammengetan. Der Verkehr auf Astypalea wird schrittweise auf E-Mobilität umgestellt. Das umfasst das öffentliche Verkehrssystem, Fahrzeuge von Behörden (zum Beispiel Polizei) und Unternehmen sowie die Privatfahrzeuge der Einwohner. Gleichzeitig entsteht ein flächendeckendes Ladenetzwerk aus privaten und öffentlichen Ladestationen. Neu eingeführt werden zudem vollelektrische Fahrzeug-Sharing- und Ridesharing-Dienste. Im Gegensatz zum bisherigen Bussystem werden sie das ganze Jahr über in Betrieb sein und alle Hotspots der Insel anfahren. Beim Fahrzeug-Sharing kommen neben E-Autos auch E-Scooter und E-Bikes zum Einsatz. Die Dienste sollen eine Alternative zum eigenen Fahrzeug darstellen und perspektivisch dazu beitragen, dass die Zahl der Fahrzeuge auf der Insel um rund ein Drittel auf rund 1.000 sinkt. Alleine der Ridesharing-Dienst ASTYBUS wurde in den ersten sieben Monaten seit der Einführung im Juni 2022 für knapp 25.000 Fahrten und insgesamt 167.000 Kilometer Fahrstrecke genutzt. Das Energiesystem auf Astypalea wird unter Federführung der Hellenischen Republik von Dieselgeneratoren auf Solar- und Windenergie umgestellt.

STAKEHOLDER-MANAGEMENT

STRATEGISCHES STAKEHOLDER-MANAGEMENT

Stakeholder sind für uns Einzelpersonen, Gruppen oder Organisationen, die den Verlauf oder das Ergebnis von unternehmerischen Entscheidungen beeinflussen oder von ihnen beeinflusst werden.

Im Zentrum unseres Stakeholder-Netzwerks stehen unsere Mitarbeiter und Kunden. Darüber hinaus haben wir acht weitere Gruppen identifiziert. Ein steter Austausch zwischen internen und externen Stakeholdergruppen ist uns wichtig. Aus diesem Grund fungieren die Kontroll- und Beratungsgremien des Konzerns – das sind der Aufsichtsrat, der Betriebsrat sowie der Nachhaltigkeitsbeirat – als besondere Schnittstelle zwischen internen und externen Stakeholdern.



Unter Stakeholder-Management verstehen wir die systematische und kontinuierliche Interaktion mit wesentlichen Interessen- und Anspruchsgruppen der Gesellschaft im Rahmen der Konzerninitiative mit den Fokusthemen ESG-Performance, Dekarbonisierung und Integrität, die Teil der Konzernstrategie NEW AUTO ist. Unser Ziel ist ein offener, konstruktiver und auch kritischer Austausch mit den in der Grafik aufgeführten Stakeholdergruppen über deren Anforderungen und Erwartungen an uns sowie zentrale Themen unserer Konzernstrategie und deren Umsetzung.

Unsere Marken und Regionen verfügen über eigene Stakeholder-Managementstrategien. Aufgabe des Konzerns ist es, diese Aktivitäten in einem ganzheitlichen Rahmen zusammenzuführen und zu orchestrieren. Dieser Rahmen umfasst:

- das Stakeholder-Engagement auf Konzernebene mit spezifischen Gremien, Formaten und dem Fokus auf konzernweit relevanten Stakeholdern
- die Beratung und Koordination der Marken und Regionen bei der Umsetzung ihrer Stakeholder-Engagement-Aktivitäten

- die Durchführung regelmäßiger Stakeholder-Analysen und -Befragungen

Das Stakeholder-Management gehört zu den Kernprozessen des Nachhaltigkeitsmanagements im Unternehmen. Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Organisation sind in der Konzernrichtlinie für Nachhaltigkeitsmanagement geregelt.

Als international tätiges Unternehmen beeinflussen unsere Geschäftsaktivitäten das Leben vieler unterschiedlicher Menschen. Ein entsprechend ausgerichtetes Stakeholder-Management ist unerlässlich, um die wesentlichen Handlungsfelder der Nachhaltigkeitsstrategie zu bestimmen und die steigenden und sich verändernden Erwartungen der Stakeholder an uns frühzeitig wahrzunehmen. Dazu gehören auch die kontinuierliche Information und ein regelmäßiger Austausch mit allen Gesellschaftsbereichen. Dieser Austausch hilft uns nicht nur, die Anforderungen unserer Stakeholder zu erkennen. Er spielt auch eine wesentliche Rolle für die Erreichung der Unternehmensziele und die Einhaltung von Berichtsstandards und gesetzlichen Vorgaben.

Die Transformation des Volkswagen Konzerns vom Fahrzeughersteller zu einem weltweit führenden, softwaregetriebenen Mobilitätsanbieter wird durch neue Kompetenzfelder wie autonomes Fahren, Batterietechnologie, Ladeinfrastruktur und Energiedienstleistungen auch das Spektrum relevanter Stakeholdergruppen verändern beziehungsweise erweitern. Unser Anspruch ist auch hier, alle Stakeholder in diesen Transformationsprozess einzubinden und ihr Feedback aktiv für die nachhaltige Entwicklung unseres Unternehmens und der Gesellschaft zu nutzen. Unser Ziel ist es, unser Unternehmen unter den sich immer schneller und stärker verändernden ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen robust für die Zukunft aufzustellen und seine Akzeptanz und Reputation nachhaltig zu verbessern.

Der Volkswagen Konzern ist Akteur in zahlreichen Netzwerken von Experten und Entscheidern, die einen bedeutenden Einfluss auf unser Geschäft und die Agenda im politisch-gesellschaftlichen Umfeld haben. Eine Übersicht der wichtigsten Mitgliedschaften findet sich online.

 > www.volkswagenag.com > Nachhaltigkeit > Strategie, Policy & Engagement > Engagement > Mitgliedschaften

REPUTATIONS-KPI MISST VERTRAUEN DER STAKEHOLDER

Einen entscheidenden Beitrag zur Verankerung des Stakeholder-Managements in der Nachhaltigkeitsstrategie leistet der Key Performance Indicator (KPI) Reputation als Kennzahl des Konzerns. Der Indikator spiegelt wider, zu welchem Grad externe Stakeholder dem

Volkswagen Konzern vertrauen. Seit 2017 erfragen wir jährlich die Bewertung der Reputation des Volkswagen Konzerns. Die Erhebung dieses KPI ermöglicht eine ganzheitliche Perspektive von Einstellungen und Meinungen zum Unternehmen und lässt erkennen, ob und wie sich die Bewertungen über den Zeitverlauf verändern.

In der Reputationsbefragung sind die Marken Audi, Porsche und Volkswagen Pkw durchgängig vertreten. Die Befragungsdaten basieren auf persönlichen Telefoninterviews, durchgeführt mit für den Volkswagen Konzern wichtigen Vertretern aus den Bereichen Politik und Verbände, Medien, Wissenschaft, NGOs, Investoren und Analysten sowie Geschäftspartnern in den drei Märkten (Deutschland, China, USA). Bei allen Stakeholdergruppen werden grundsätzlich Vertreter der höchstmöglichen Entscheidungsebene befragt.

In Deutschland liegt der Reputations-KPI 2022 für den Volkswagen Konzern bei 78%.

Im Jahr 2022 erzielte der Konzern folgende Ergebnisse: In Deutschland gaben 78 % der Stakeholder an, dass sie dem Volkswagen Konzern vertrauen (2021: 80 %). In China betrug der Anteil 98 % (2021: 97 %) und in den USA 70 % (2021: 67 %). In Deutschland ist der Reputations-KPI damit im Vergleich zu 2021 leicht rückläufig, was jedoch der Ergebnisentwicklung des gesamten Wettbewerbsumfelds in Deutschland entspricht. In China und auch in den USA entwickelt sich der Reputations-KPI weiterhin stetig positiv.

STAKEHOLDER-PANEL ALS KRITISCHER BEGLEITER

Neben dem Nachhaltigkeitsbeirat hat der Volkswagen Konzern ein Stakeholder-Panel etabliert, das die Konzern-Nachhaltigkeitsaktivitäten seit über 20 Jahren begleitet. Das gesamte Panel (DACH, EU) umfasst derzeit mehr als 200 Institutionen und Organisationen. Pandemiebedingt mussten wir den Austausch mit unseren Stakeholdern in den Jahren 2020 und 2021 unterbrechen. Im Berichtsjahr konnten wir ihn in kleinerem Rahmen wieder aufnehmen. Die Themen Dekarbonisierung und Nachhaltigkeit in der Lieferkette standen dabei im Fokus. Begleitet von Mitgliedern des Nachhaltigkeitsbeirats wurde sowohl im April bei einem Round Table mit NGOs als auch im September im Rahmen eines größeren Stakeholder-Dialogs eine offene und kontroverse Diskussion geführt, bei denen die Geschwindigkeit der Elektrifizierung und die Herausforderungen der Kontrolle über die Lieferketten wesentliche Diskussionstreiber waren. Für 2023 ist geplant, den Austausch mit unseren Stakeholdern zu intensivieren, inhaltlich zu erweitern und zu vertiefen.

UMWELT-COMPLIANCE-MANAGEMENT

EINSATZ FÜR EINE INTAKTE UMWELT

Als einer der größten Automobilhersteller der Welt haben wir umfassende Gesetzesanforderungen für alle Standorte und Märkte zu beachten und verfolgen das Ziel, den hohen Erwartungen unserer internen und externen Stakeholder an die Wirksamkeit des Umwelt-Compliance-Managements gerecht zu werden – auch und gerade nach dem Dieselskandal. Zudem wollen wir unseren freiwilligen Selbstverpflichtungen in Sachen Umwelt und regelkonformes Verhalten gerecht werden. Das Umwelt-Compliance-Management ist daher insbesondere eine Risikovorsorge gegenüber Regelverstößen, die mit Schäden für die Umwelt, unser Unternehmen und die Gesellschaft verbunden sein können. Unser Umwelt-Compliance-Managementsystem hilft uns dabei, unsere Umwelleistung kontinuierlich zu verbessern und unsere Umweltauswirkungen zu verringern.

Zu den Schwerpunkten der Konzernstrategie NEW AUTO zählt die ESG-Performance des Unternehmens. Im Bereich Umweltschutz bilden Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft die Fokusthemen. Diese sind darüber hinaus Kernelemente des konzernweiten Umweltleitbilds „goTOzero“. Zugleich gehört die Umweltverträglichkeit unserer Produkte, Dienstleistungen und Prozesse zu unseren Konzerngrundsätzen. Mit dem elektrischen Antrieb, der digitalen Vernetzung und dem autonomen Fahren wollen wir unsere Automobile sauberer, intelligenter, leiser und sicherer machen. Wir

nutzen unsere Innovationskraft, um unseren ökologischen Fußabdruck zu verringern, und zwar über den gesamten Lebenszyklus unserer Produkte und Mobilitätsangebote. Unsere Innovationen sollen gleichzeitig unsere Kunden darin unterstützen, umweltfreundlicher zu handeln.

LEITBILD „GOTOZERO“: MINIMIERUNG NEGATIVER AUSWIRKUNGEN AUF DIE UMWELT

Das Umweltleitbild „goTOzero“ setzt den Rahmen für alle umweltbezogenen Aktivitäten des Volkswagen Konzerns. Mit diesem Leitbild bekennen wir uns zu der Vision einer CO₂-neutralen Wirtschaftsweise mit minimalen Umweltauswirkungen, die wir spätestens 2050 erreichen wollen. Wir wollen ein weltweit führender Anbieter für nachhaltige Mobilität und Vorbild beim Umweltschutz sein. Dafür reduzieren wir systematisch und überprüfbar die Umweltauswirkungen entlang des Lebenswegs unserer Produkte und Dienstleistungen. Die Einhaltung von Umweltregulierungen, Standards und freiwilligen Selbstverpflichtungen ist dabei eine Grundvoraussetzung für unser Handeln. Das Konzernleitbild vereint dazu alle strategischen und compliancebezogenen Aspekte der Umweltaktivitäten und bildet die Basis für die Verknüpfung von Zielen, Kennzahlen, Programmen und Maßnahmen. Das Leitbild wird kontinuierlich überprüft und seine Zielstellungen an neue Anforderungen und veränderte Rahmenbedingungen angepasst. Das im aktuellen Berichtsjahr überarbeitete Leitbild legt den Fokus des Konzerns auf die vier in der folgenden Abbildung dargestellten Handlungsfelder und die darunterliegenden Zielstellungen.

UMWELTLEITBILD „GOTOZERO“: HANDLUNGSFELDER

KLIMA schützen



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 wollen wir ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen sein.

RESSOURCEN schonen



Durch den Einsatz von recyceltem Material und nachwachsenden Rohstoffen verringern wir unseren Bedarf an Primärrohstoffen.

Wir verbessern unsere Energie- und Ressourceneffizienz und etablieren Kreisläufe für Werkstoffe und Wasser.

Gemeinsam mit unseren Geschäftspartnern verringern wir die Beanspruchung natürlicher Ressourcen entlang unserer Lieferkette.

ÖKOSYSTEME bewahren



Wir reduzieren schädliche Emissionen in Luft, Böden und Gewässern.

Wir verringern die Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeiten auf Biodiversität und Ökosystemleistungen und fördern Projekte zu deren Bewahrung.

UMWELT-COMPLIANCE sicherstellen



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 Umweltrisiken und -chancen entlang des Lebenswegs unserer Mobilitätslösungen zu identifizieren und zu steuern.

Wir führen einen offenen Dialog mit unseren Interessengruppen und beziehen deren Erwartungen in unsere Entscheidungen ein.

STEUERUNG UND COMPLIANCE IM UMWELTBEREICH

Der Volkswagen Konzern hat eine Umweltpolitik formuliert, die an die gemeinsame Verantwortung von Führungskräften und Belegschaft für die Umsetzung der Umweltziele appelliert. In der Umweltpolitik verpflichtet sich das Unternehmen, die ökologischen Auswirkungen über den gesamten Lebenszyklus der Prozesse, Produkte und Dienstleistungen zu verringern, bindende Verpflichtungen zu erfüllen und das Umwelt-Compliance-Managementsystem sowie die Umweltleistung kontinuierlich zu verbessern.

Zudem wurde eine Konzernrichtlinie für das Umwelt-Compliance-Managementsystem implementiert, die Anforderungen, Aufgaben und Verantwortlichkeiten in Bezug auf Umwelt und Compliance beschreibt. Diese Richtlinie bildet den Rahmen für die Umsetzung von Umwelt-Compliance-Managementsystemen über alle Phasen der Geschäftstätigkeit und den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge in unseren Marken und Gesellschaften. Die Richtlinie definiert die Mindestanforderungen an die operativen Organisationen für die Umsetzung eines Umwelt-Compliance-Managementsystems und gibt ihnen die Flexibilität, diese in einer Weise umzusetzen, die ihrer Geschäftstätigkeit entspricht.

Grundsätzlich sind alle Produktions- und Entwicklungsstandorte im Konzern dazu verpflichtet, ihre Umweltmanagementsysteme nach ISO 14001 zertifizieren oder dem Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) validieren zu lassen. Der Prozess der externen Zertifizierung ist weit fortgeschritten. 2022 verfügten 105 unserer 119 Standorte inklusive der zentralen Entwicklungsbereiche über eine Zertifizierung gemäß ISO 14001 oder über eine Validierung nach EMAS. Bezogen auf die Mitarbeiterzahl sind das über 98%. Zusätzlich haben 61 der Produktionsstandorte ihre Energiemanagementsysteme gemäß ISO 50001 zertifizieren lassen, damit sind aktuell 80% des Gesamtenergieverbrauchs der Produktionsstandorte des Konzerns von einem zertifizierten Energiemanagementsystem abgedeckt. Die SEAT-Entwicklung ist außerdem nach ISO 14006 zertifiziert.

Diese Standards beantworten jedoch nicht die Frage, wie Fehlverhalten vorzubeugen und wie angemessen darauf zu reagieren ist. Daher hat der Volkswagen Konzern die etablierten Umweltmanagementsysteme um wichtige Compliance-Aspekte erweitert. 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. Inwieweit unser Handeln mit den Vorgaben unserer Umweltpolitik und anderen umweltbezogenen Konzernvorgaben übereinstimmt, wird jährlich evaluiert und an den Konzernvorstand, an die jeweiligen Vorstände der Marken beziehungsweise an die Geschäftsführer der Gesellschaften berichtet.

Die höchste interne Entscheidungsebene für Umweltbelange ist der Konzernvorstand. Sowohl der Vorstand der Volkswagen AG als auch die Vorstände der Marken berücksichtigen bei relevanten Unternehmensentscheidungen nicht nur wirtschaftliche, sondern auch soziale und umweltbezogene Aspekte. Die konzernweite Steuerung des Umweltschutzes einschließlich der Umsetzung der Programme zur Ressourceneffizienz und der Kontrolle der Zielerreichung erfolgt durch den Konzernsteuerkreis Umwelt und Energie. Er ist das oberste Umweltgremium im Volkswagen Konzern und für die Berichterstattung an den Konzernvorstand beziehungsweise den Umweltverantwortlichen im Konzernvorstand zuständig. Der Konzernsteuerkreis Fleet Compliance übernimmt die Steuerung wichtiger Einzelaspekte im Produktbereich – wie CO₂-Emissionen und Abgase.

Der Volkswagen Konzern koordiniert die Aktivitäten der Marken, die ihrerseits die Maßnahmen in den Regionen steuern. Organisatorisch sind die Marken und Gesellschaften im Umweltbereich eigenverantwortlich. Sie leiten ihre Umweltschutzaktivitäten aus den konzernweit geltenden Zielen, Leitlinien und Grundsätzen ab. Zum Nachweis der Zielerreichung werden jährlich die wesentlichen Umweltkennzahlen offengelegt und es wird transparent über den Fortschritt zur Umweltperformance des Konzerns sowie der Marken berichtet.

Grenzwerte überprüfen und einhalten

Im Bereich der Verbrennungsmotoren richten wir uns nach den national und international festgelegten Gesetzesnormen und Grenzwerten. So ist in der Europäischen Union seit dem 1. Januar 2021 für Neuzulassungen die Erfüllung der Emissionsnorm Euro 6d-ISC-FCM obligatorisch. Sie verlangt neben der Anwendung des WLTP-Messverfahrens (WLTP = Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) zusätzlich die Messung nach dem RDE-Standard (RDE = Real Driving Emissions). Im Gegensatz zum WLTP-Verfahren erfolgen die Emissionsmessungen dort nicht auf dem Prüfstand, sondern im laufenden Straßenverkehr.

LIFE-CYCLE-ANSATZ BESTIMMT ANALYSE UND HANDELN

Wir betrachten die von uns verursachten Umweltauswirkungen über den ganzen Lebensweg und sämtliche Stufen der Wertschöpfungskette unserer Produkte hinweg. Dies umfasst den Herstellungsprozess mit der Rohstoffentnahme, der Werkstoffherstellung, den Prozessen bei unseren Lieferanten sowie der eigenen Produktion an unseren Standorten, die Nutzungsphase mit den Fahrzeugemissionen und der notwendigen Ladestrom- und Kraftstoffbereitstellung und schließlich die Verwertung des Altfahrzeugs am Ende des Lebenswegs. Für detaillierte, ISO-genormte Lebenszyklusanalysen (Life Cycle Assessment – LCA) nutzen wir die Software GaBi der Firma Sphera mit der LCA-Datenbank LEAD (Life Cycle Environmental Assessment Database), die auf der Professional Database von Sphera basiert. Dies ermöglicht den konzernweiten Austausch von Daten und einheitliche Berechnungsgrundlagen für Umweltbilanzen. Im nächsten Schritt identifizieren wir Hotspots im Lebenszyklus und leiten daraus geeignete Lösungen ab, um die Umweltauswirkungen zu reduzieren. Entsprechend unserem Life-Cycle-Ansatz beziehen wir unsere Lieferanten frühzeitig in die Minimierung der Umweltauswirkungen ein.

☰ > Dekarbonisierung

So betrachten wir beispielsweise für die Lebenszyklusanalyse des ID.3 hinsichtlich der Wirkungskategorien insbesondere den Klimaeffekt. Hierbei werden CO₂ und alle anderen klimarelevanten Emissionen erfasst und in sogenannte CO₂-Äquivalente umgerechnet. Die Volkswagen AG hat hier die TÜV NORD CERT Umweltgutachter GmbH als unabhängige externe Stelle mit der Prüfung einer eigenen Ökobilanz-Studie gemäß der geltenden Normen DIN EN ISO 14040 und DIN EN ISO 14044 beauftragt. Als Rahmen wurde entsprechend der Norm der gesamte Lebensweg des Golf 8 und des ID.3 zugrunde gelegt: von der Herstellungsphase beginnend bei der Rohstoffgewinnung über die Nutzungsphase von 200.000 km für den Personentransport im WLTP-Fahrzyklus bis zur Verwertung. Aus diesen Studien lässt sich ableiten, dass ein batterieelektrisches Fahrzeug, das mit dem europäischen Strommix betrieben wird, über seinen Lebenszyklus schon heute ein um etwa ein Viertel niedrigeres Treibhauspotenzial aufweist als ein vergleichbarer Benziner. Analoge Lebenszyklusanalysen zum ID.4 und Tiguan bestätigen diese Ergebnisse. Wird ein batterieelektrisches Fahrzeug mit Grünstrom betrieben, ist sein Treibhauspotenzial um über 60% geringer als das eines vergleichbaren Benziners.

☰ > www.volkswagenag.com > Die CO₂-Bilanz des Elektrofahrzeugs

UMWELTENTLASTUNG PRODUKTION (UEP)

Im Rahmen der Produktionsstrategie haben wir die Kennzahl Umweltentlastung Produktion (UEP) definiert und mit Zielen für Konzern und Marken unterlegt. Bis 2025 sollen die produktionsbedingten Umweltbelastungen an allen Standorten zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Vergleich zu 2010 um 45% pro Fahrzeug reduziert werden. Die folgenden Werte zeigen die Entwicklung von 2010 bis 2022 (Datenstand 11 + 1 Monate)¹:

UEP: -37,4%²
(2021: -29,1%)

Im Berichtsjahr erreichten die fünf Indikatoren der Kennzahl UEP den folgenden Stand:

- Energiebedarf pro Fahrzeug: -14,1% (2021: -3,4%)
- CO₂-Emissionen pro Fahrzeug: -43,1% (2021: -33,5%)
- Wasserverbrauch pro Fahrzeug: -17,4% (2021: -11,6%)
- Abfall zur Beseitigung pro Fahrzeug: -68,5% (2021: -61,7%)³
- VOC-Emissionen pro Fahrzeug: -65,9% (2021: -62,0%)

Im Jahr 2022 blieb die Produktionssituation aufgrund von Störungen der Lieferketten auf den Weltmärkten und einer strukturellen Unterversorgung mit Halbleitern weiterhin angespannt. Im Vergleich zum Vorjahr konnten die Produktionsvolumen dennoch gesteigert werden. Erfolgreich umgesetzte Maßnahmen zur weiteren Reduzierung der negativen Umweltauswirkungen unserer Fabriken sowie die stabilere Auslastung der Produktionsstandorte wirkten sich positiv auf die Entwicklung der spezifischen Umweltkennzahlen pro Fahrzeug aus. Die UEP verbesserte sich insgesamt deutlich von -29,1% auf -37,4%.

¹ Die Werte für den Dezember des Berichtsjahres enthalten einen Schätzwert. Die Schätzwerte des Vorjahres wurden bei der aktuellen Datenerhebung ersetzt.

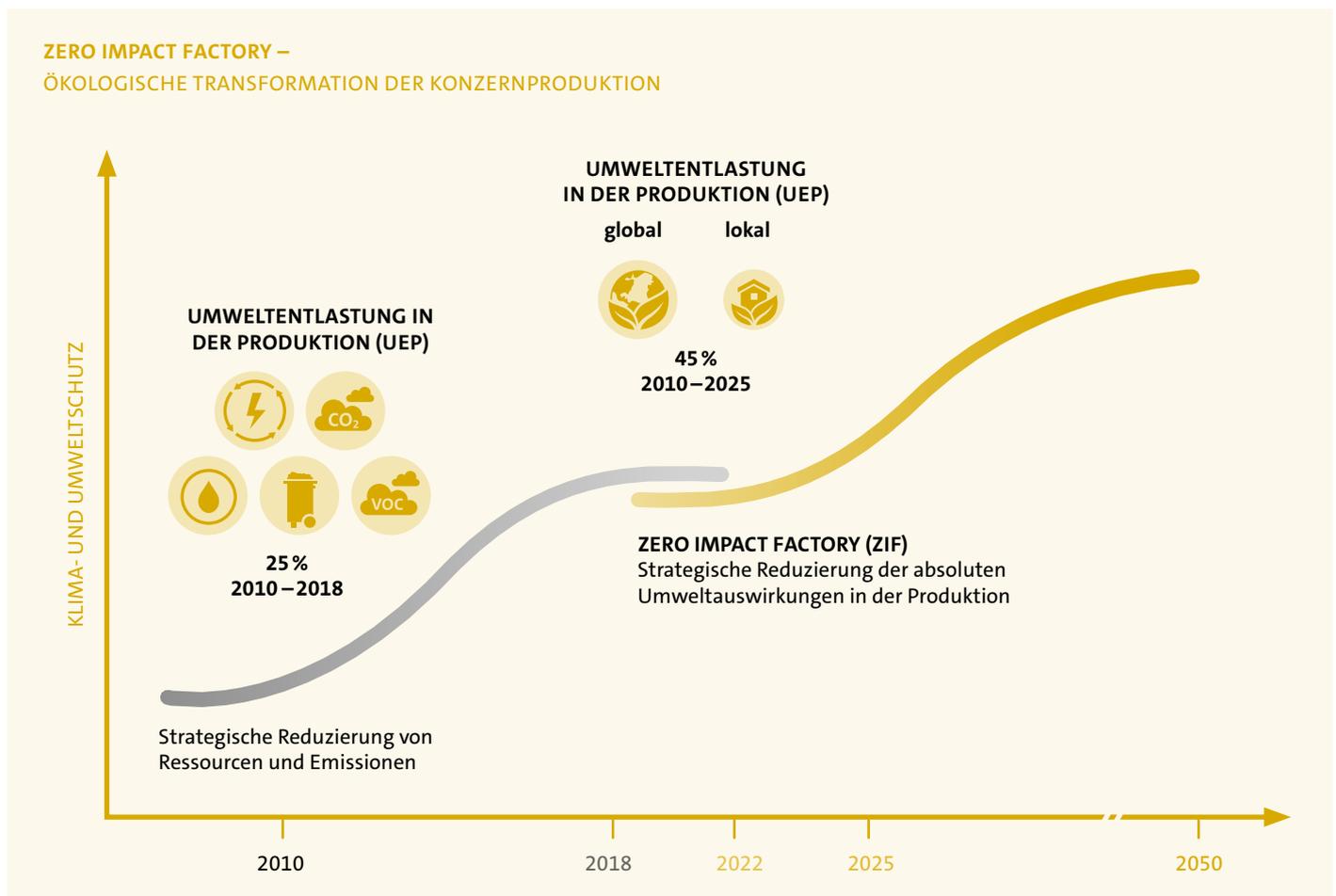
² Scope: Konzernbereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

³ Scope: Abfall zur Beseitigung enthält nur produktionspezifische Mengen.

**UMWELTSCHUTZ IN DER FERTIGUNG VERANKERN:
ZERO IMPACT FACTORY**

Mit der Konzern-Produktionsstrategie „one.PRODUCTION“ planen wir die Produktion von morgen. Ressourceneinsatz und Emissionen der Standorte des Volkswagen Konzerns erfordern dabei besondere Aufmerksamkeit. Das Programm „goTOzero – Zero Impact Factory“ entwickelt konkrete Schritte hin zu einer nachhaltigeren Produktion. Die Vision dahinter ist eine Fabrik ohne negative Auswirkungen auf die Umwelt.

Im Berichtsjahr 2022 haben wir einen wichtigen Meilenstein auf dem Weg zur Zero Impact Factory erreicht. So hat der Konzernausschuss Produktion das visionäre Ziel „Zero Impact“ für 2050 sowie die dafür entwickelten Messmethoden und Steuerungsinstrumente bestätigt. Ziel ist die Erfassung und Reduzierung der absoluten Umweltauswirkungen insbesondere in den Handlungsfeldern Klimaschutz und Energie, Emissionen, Wasser und Abfall. Im Fokus stehen aber auch qualitative Aspekte wie das Erscheinungsbild der Fabrik, Engagement für die Biodiversität, Schutz des Bodens, Vermeidung von Betriebsstörungen, ein funktionierendes Umwelt-Compliance-Management,



Verbesserung der Ressourceneffizienz hin zur Kreislaufwirtschaft sowie ein umweltneutrales Mobilitätsmanagement für Mitarbeiter- und Gütertransport.

Im Rahmen einer internen Erprobungsphase werden wir ab 2023 an allen Standorten zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen die folgenden Daten und Informationen erfassen:

- 22 quantitative Umweltindikatoren (zum Beispiel CO₂-Emissionen, Lösemittlemissionen, Frischwasserbedarf, Abwasserfrachten oder verschiedene Abfallarten) werden vor Ort gemessen und in

sogenannte Impact Points umgerechnet. Somit werden die absoluten Umweltwirkungen untereinander vergleichbar und wir können gezielt Reduktionsmaßnahmen dort anwenden, wo sie die größte Wirkung haben.

- 143 vordefinierte Umweltkriterien, die sich nicht ohne Weiteres quantifizieren lassen, überprüfen wir mit der sogenannten Site Checklist kontinuierlich im Hinblick auf ihren Umsetzungsstatus. Beispiele hierfür sind unter anderem konkrete Projekte zum Erhalt der Biodiversität, Schaffung von Rahmenbedingungen für eine umweltfreundliche Mitarbeitermobilität oder auch Maßnahmen zur Förderung der Kreislaufwirtschaft.

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

Konzernweite Kommunikation und Austausch zu Umweltthemen

Auch im aktuellen Berichtsjahr haben wir in vielen Marken und Regionen die sogenannten Umweltwochen – die „goTozero weeks“ – durchgeführt. Ziel der konzernweiten Kampagne war es, Wissen auszutauschen und die Mitarbeiter im Volkswagen Konzern miteinander zu vernetzen, um Aktivitäten im Bereich Umweltschutz unternehmensweit voranzubringen. Zum Programm gehörten Mitmach-Aktionen, Expertenvorträge sowie zahlreiche digitale Workshops und Informationsangebote zu den Themen Dekarbonisierung, Energie, Umwelt-Compliance, Biodiversität, Wasser, Abfall und Kreislaufwirtschaft.

Um besonders innovative Umweltprojekte zu würdigen und den Bekanntheitsgrad der Initiative Zero Impact Factory zu steigern, vergeben wir seit 2021 den „Zero Impact Factory Award“. Im ersten Jahr standen dabei messbar erfolgreiche Maßnahmen in den Bereichen Plastikvermeidung und Recycling im Fokus. Im aktuellen Jahr sind die Standorte dazu aufgerufen, die besten Maßnahmen zur Wassereinsparung in den Wettbewerb einzubringen.

Zudem erfassen wir in dem IT-gestützten System „Maßnahmen@web“ Umweltmaßnahmen und fördern damit den konzernweiten Best-Practice-Austausch. Im Berichtsjahr wurden 1.431 umgesetzte Maßnahmen im Bereich Umwelt und Energie dokumentiert, die darauf ausgerichtet sind, die Infrastruktur und Produktionsprozesse von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen zu verbessern.

EINSATZ FÜR BIODIVERSITÄT

Die Herstellung und der Betrieb unserer Fahrzeuge hat durch Immissionen, Flächenverbrauch und Transport einen Einfluss auf die Biodiversität – von der Rohstoffgewinnung über die Nutzungsphase bis zum Recycling. Volkswagen ist sich seiner Verantwortung bewusst und engagiert sich seit 2007 über Naturschutzprojekte für den Schutz und Erhalt der biologischen Vielfalt. Als Gründungsmitglied der Initiative Biodiversity in Good Company e. V. erkennen wir die drei Ziele des internationalen Übereinkommens über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity – CBD) an. Zudem haben wir entsprechende Handlungsfelder definiert, um im Rahmen unseres wirtschaftlichen Handelns unseren Beitrag zum Erreichen dieser Ziele zu leisten. Eine Dokumentation hierüber erfolgt alle zwei Jahre in unserem Fortschrittsbericht zur Initiative.

 > Business and Biodiversity > Fortschrittsbericht der Volkswagen AG

Mit Blick auf das CBD und die Conference of the Parties (COP 15) wurden die Handlungsfelder im Berichtsjahr aktualisiert und erweitert und im Biodiversity Commitment des Volkswagen Konzerns veröffentlicht. Damit unterstreichen wir unser Eigenengagement zum Schutz und Erhalt der Biodiversität.

 > www.volkswagenag.com > Nachhaltigkeit > Strategie, Policy & Engagement > Biodiversity Commitment

Ferner unterstützen wir die Initiative Action Agenda for Nature and People des CBD, indem wir unser Commitment auf der Plattform „German Business For Biodiversity“, eingerichtet vom Bundesumweltministerium, und auf der Seite der CBD veröffentlicht haben.

Neben der Unterstützung von Naturschutzprojekten weltweit haben wir uns zum Ziel gesetzt, die Biodiversität auch an den Produktionsstandorten zu erhöhen. Lokale Maßnahmen umfassen das Anlegen von Blühwiesen, das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern und das Aufstellen von Nisthilfen für Fledermäuse, Vögel und Insekten. Um die Biodiversität an den Produktionsstandorten zu erhöhen, haben wir ein internes Bewertungstool entwickelt. Das Tool bewertet sowohl direkte Maßnahmen zur Erhöhung der Biodiversität auf dem Standort als auch indirekte Maßnahmen, wie Integration von Biodiversität in die Strategie oder Kommunikation. Der Vergleich von Maßnahmen mit dem Tool dient zudem Marken als Entscheidungsgrundlage für die Umsetzung von Projekten. Ein weiterer Schritt ist die Einführung eines KPI Biodiversität auf Standort- und Markenebene, um die Entwicklung der Biodiversität an unseren Produktionsstandorten nachverfolgen zu können. Beispiele für von uns unterstützte Naturschutzprojekte weltweit finden sich auf unserer Internetseite.

 > www.volkswagenag.com > Nachhaltigkeit > Strategie, Policy & Engagement > Engagement

Mithilfe des Umwelt-Compliance-Managementsystems überprüfen wir regelmäßig die Wirksamkeit von Biodiversitätsmaßnahmen. Ein weiterer Baustein unseres Engagements ist die Sensibilisierung von Mitarbeitern, indem wir sie zum Thema Biodiversität informieren, schulen und in die Projekte einbinden.

KENNZAHLEN UMWELT-COMPLIANCE-MANAGEMENT¹

Kennzahl	Einheit	2022	2021	Hinweise und Kommentare
Umgesetzte Maßnahmen „Maßnahmen@web“				
Volkswagen Konzern	Anzahl	1.431	1.544	
davon Volkswagen AG	Anzahl	466	467	
Standorte gemäß ISO-14001-Zertifizierung oder EMAS-Validierung				
Volkswagen Konzern	Anzahl	105	110	
bezogen auf Mitarbeiterzahl	in %	98,3	99,6	bezogen auf alle Produktionsstandorte konzernweit
Volkswagen AG	Anzahl	6	6	
bezogen auf Mitarbeiterzahl	in %	100	100	
Zertifizierte Standorte gemäß ISO 50001				
Volkswagen Konzern	Anzahl	61	65	
bezogen auf den Gesamtenergieverbrauch der Produktionsstandorte	in %	80	–	erstmalige Erfassung im Berichtsjahr 2022
Volkswagen AG	Anzahl	6	6	
bezogen auf den Gesamtenergieverbrauch der Produktionsstandorte	in %	100	–	erstmalige Erfassung im Berichtsjahr 2022
Umweltentlastung Produktion (UEP)				
Volkswagen Konzern			Pkw & leichte Nfz	
Veränderung UEP, gesamt	in %	–37,4	–29,1	
Veränderung spezifischer Energiebedarf	in %	–14,1	–3,4	
Veränderung spezifische CO ₂ -Emissionen	in %	–43,1	–33,5	
Veränderung spezifische VOC-Emissionen	in %	–65,9	–62,0	
Veränderung spezifischer Wasserverbrauch	in %	–17,4	–11,6	
Veränderung spezifischer Abfall zur Beseitigung	in %	–68,5	–61,7	nur produktionspezifische Mengen
Volkswagen AG				
Veränderung UEP, gesamt	in %	–2,3	8,4	
Veränderung spezifischer Energiebedarf	in %	6,5	20,5	
Veränderung spezifische CO ₂ -Emissionen	in %	3,6	19,9	
Veränderung spezifische VOC-Emissionen	in %	–14,5	–18,8	
Veränderung spezifischer Wasserverbrauch	in %	11,4	19,0	
Veränderung spezifischer Abfall zur Beseitigung	in %	–37,0	–28,6	nur produktionspezifische Mengen
Energieverbrauch gesamt				
Volkswagen Konzern (absolut)	in Mio. MWh/a	21,01	22,02	
davon Volkswagen AG	in Mio. MWh/a	4,39	4,76	
Volkswagen Konzern (spezifisch)	in kWh/Fzg	2.163	2.433	Pkw & leichte Nfz
in der Volkswagen AG	in kWh/Fzg	6.391	7.231	

¹ Scope: In der Konzernbetrachtung sind im Berichtsjahr folgende Standorte nicht enthalten: die vier Servicecenter von Scania (Johannesburg, Narasapura, Kuala Lumpur, Taoyuan City); zwei Standorte von MAN Truck & Bus (Serendah, St. Petersburg); ein Standort in China (Suzhou) und vier weitere, aktuell noch im Bau befindliche Standorte in China (ein Fahrzeugwerk in Hefei, ein Fahrzeugwerk in Changchun sowie zwei weitere Komponentenwerke in Hefei mit geplantem Produktionsstart 2023/2024). Die Werte für den Dezember des Berichtsjahres enthalten einen Schätzwert. Die Schätzwerte des Vorjahres wurden bei der aktuellen Datenerhebung ersetzt.

Kennzahl	Einheit	2022	2021	Hinweise und Kommentare
Elektrische Energie				
Volkswagen Konzern (absolut)	in Mio. MWh/a	11,08	11,08	
davon Pkw & leichte Nfz	in Mio. MWh/a	9,73	9,91	
davon Volkswagen AG	in Mio. MWh/a	2,04	2,04	
davon weitere Konzernbereiche	in Mio. MWh/a	1,35	1,17	
Anteil elektrischer Energie am Gesamtenergieverbrauch, Volkswagen Konzern	in %	52,7	50,3	
in der Volkswagen AG	in %	46,4	42,8	
Wärme				
Volkswagen Konzern (absolut)	in Mio. m ³ /a	5,73	6,65	
davon Pkw & leichte Nfz	in Mio. MWh/a	4,98	5,89	
davon Volkswagen AG	in Mio. MWh/a	1,55	1,88	
davon weitere Konzernbereiche	in Mio. MWh/a	0,75	0,76	
VOC-Emissionen				
Volkswagen Konzern (absolut)	in t/a	13.364	13.502	
davon Pkw & leichte Nfz	in t/a	11.849	12.525	
davon Volkswagen AG	in t/a	1.188	1.069	
davon weitere Konzernbereiche	in t/a	1.515	977	
Volkswagen Konzern (spezifisch)	in kg/Fzg	1,41	1,57	Pkw & leichte Nfz
in der Volkswagen AG	in kg/Fzg	1,78	1,69	
Frischwasser				
Volkswagen Konzern (absolut)	in Mio. m ³ /a	39,34	39,71	
davon Pkw & leichte Nfz	in Mio. m ³ /a	31,57	32,07	
davon Volkswagen AG	in Mio. m ³ /a	3,56	3,60	
davon weitere Konzernbereiche	in Mio. m ³ /a	7,78	7,64	
Volkswagen Konzern (spezifisch)	in m ³ /Fzg	3,75	4,02	Pkw & leichte Nfz
in der Volkswagen AG	in m ³ /Fzg	5,34	5,70	
Abfall zur Beseitigung nur produktionspezifische Mengen				
Nicht gefährlicher Abfall				
Volkswagen Konzern (absolut)	in t/a	23.323	28.333	
davon Pkw & leichte Nfz	in t/a	17.639	25.051	
davon Volkswagen AG	in t/a	1.373	1.439	
davon weitere Konzernbereiche	in t/a	5.684	3.283	
Volkswagen Konzern (spezifisch)	in kg/Fzg	2,10	3,14	Pkw & leichte Nfz
in der Volkswagen AG	in kg/Fzg	2,06	2,28	
Gefährlicher Abfall				
Volkswagen Konzern (absolut)	in t/a	56.970	54.102	
davon Pkw & leichte Nfz	in t/a	44.089	46.244	
davon Volkswagen AG	in t/a	7.726	8.335	
davon weitere Konzernbereiche	in t/a	12.882	7.857	
Volkswagen Konzern (spezifisch)	in kg/Fzg	5,24	5,79	Pkw & leichte Nfz
in der Volkswagen AG	in kg/Fzg	11,59	13,20	

RISIKOMANAGEMENT

RISIKOMANAGEMENT ALS FRÜHWARNSYSTEM

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. Ein umsichtiges Risikomanagement und wirkungsvolle interne Kontrollsysteme sind für uns deshalb von signifikanter Bedeutung.

RISIKOMANAGEMENT- UND INTERNES KONTROLLSYSTEM

Der verantwortungsvolle Umgang mit Risiken wird bei uns durch ein umfassendes Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem (RMS und IKS) unterstützt. Es definiert die wesentlichen Grundsätze und Elemente für unseren Konzern als Grundlage einer angemessenen und wirksamen Steuerung sowie Kontrolle wesentlicher Risiken. Dies umfasst Risiken mit Auswirkungen sowohl auf den Volkswagen Konzern als auch auf Umwelt und Gesellschaft. Damit ist es auch unmittelbar für die Bewertung von nichtfinanziellen Risiken anwendbar. Diese könnten bei der Verfolgung von Zielen und der Umsetzung von Maßnahmen in den Fokusbereichen unserer Konzernstrategie auftreten.

> ESG-Performance-Management und Wesentlichkeitsanalyse

Die organisatorische Ausgestaltung des RMS und IKS basiert auf dem international anerkannten „COSO Enterprise Risk Management“-Rahmenwerk (COSO = Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Über eine Konzernrichtlinie zum Risikomanagement sind alle Geschäftsbereiche und -einheiten verpflichtet, ein RMS und IKS zu implementieren. Der Vorstand erhält anlassbezogene und vierteljährliche Risikoberichte.

Im Mittelpunkt unseres RMS und IKS steht das sogenannte Drei-Linien-Modell, das uns vor dem Eintritt wesentlicher Risiken schützen soll. Das Konzept wird unter anderem vom Europäischen Verband der Institute für interne Revision (ECIIA) als Grundelement gefordert.

Die operativen Risikomanagement- und Internen Kontrollsysteme der Konzerngesellschaften und -bereiche bilden die erste Linie. Das RMS und IKS ist integraler Bestandteil der Aufbau- und Ablauforganisation des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko begründen können, werden in der ersten Linie identifiziert und multikriteriell in Bezug auf Eintrittswahrscheinlichkeit, finanziellen Schaden und Reputationsschaden sowie die potenzielle Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben beurteilt. Gegenmaßnahmen werden eingeleitet, die verbleibenden potenziellen Auswirkungen bewertet und zeitnah in die Planungen eingearbeitet.

Wesentliche Risiken werden anlassbezogen an die relevanten Gremien gemeldet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen ein. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden vereinbart wurden, unterliegen 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.

Die zweite Linie ist die Konzern-Risikomanagement-Organisation. Diese setzt unter anderem Standards für das RMS und IKS, unterstützt die Bereiche durch entsprechende Schulungen und koordiniert die vierteljährliche Risikoabfrage. Für wesentliche Risiken, definiert anhand von quantitativen und qualitativen Bewertungskriterien sowie einer Eintrittswahrscheinlichkeit, erfolgt eine vierteljährliche Berichterstattung an den Konzernvorstand. Der zusätzliche jährliche GRC(Governance, Risk, Compliance)-Regelprozess, mit einem Fokus auf die internen Kontrollaktivitäten, wird bis 2025 sukzessive durch ein sogenanntes standardisiertes IKS ersetzt. Im standardisierten IKS werden nunmehr standardisierte Kontrollziele für die wesentlichen Konzerngesellschaften zur Abdeckung von Prozessrisiken vorgegeben. Die dokumentierten Kontrollaktivitäten werden regelmäßig auf ihre Wirksamkeit hin geprüft und das IKS somit verbessert.

Die dritte Linie ist die Konzernrevision, die im Rahmen ihrer unabhängigen Prüfungshandlungen den Aufbau und die Umsetzung des RMS und IKS regelmäßig überprüft.

Das Risikomanagement des Volkswagen Konzerns wird kontinuierlich weiterentwickelt, um den stetig steigenden internen und externen Anforderungen im Bereich Unternehmensverantwortung Rechnung zu tragen.

RISIKEN MIT BEZUG ZU DEN FOKUSTHEMEN

Risiken, die sich auf unsere Fokusbereiche beziehen, finden sowohl in der Methodik als auch in den Inhalten unseres RMS und IKS Berücksichtigung. Im standardisierten IKS werden sogenannte Master-Kontrollkataloge eingesetzt. Sie enthalten standardisierte Prozessrisiken und damit verbundene Kontrollziele als Vorgabe für interne Kontrollen, die in den Konzerngesellschaften durchzuführen sind. Risiken und Anforderungen mit Bezug auf Produkt- oder Umwelt-Compliance werden in verschiedenen Master-Kontrollkatalogen, wie zum Beispiel für die Produktion, adressiert. Die Master-Kontrollkataloge werden jährlich auf Aktualität hin geprüft und bei Bedarf angepasst. Im Risikoquartalsprozess erfolgt eine Einordnung der Risiken in sogenannte Risiko-Cluster.

Die Fokusbereiche werden sowohl in den Master-Kontrollkatalogen im standardisierten IKS als auch in den Risiko-Clustern des Risikoquartalsprozesses adressiert. Beispielsweise werden Inhalte zum Fokusthema „Dekarbonisierung“ im Master-Kontrollkatalog „Umwelt und Nachhaltigkeit“ über das Risiko „Die wesentlichen Umwelt- und Nachhaltigkeitsrisiken unserer Produkte, Produktion und Dienstleistungen entlang des gesamten Lebenszyklus sind nicht/unzureichend identifiziert“ berücksichtigt. Im Master-Kontrollkatalog „Compliance“ dient das Risiko „Compliance-Verstöße und -Risiken (Hinweise) werden nicht oder nicht ausreichend adressiert und nicht zeitnah/korrekt bearbeitet“ dazu, dem Fokusthema „Integrität“ Rechnung zu tragen. Im Risikoquartalsprozess sind beispielsweise Risiko-Cluster für Umweltrisiken, Emissionsrisiken, Compliance-Risiken beziehungsweise CO₂-Risiken oder produktbezogene Risiken vorgegeben, die die Fokusthemen adressieren.

Zu den Risiken, die sich auf unser finanzielles Ergebnis auswirken können, gehören auch allgemeine Umweltrisiken sowie Risiken des Klimawandels. Zu nennen sind hier beispielhaft Risiken, die aus unterschiedlichen CO₂- und Emissionsvorgaben resultieren können, aber auch Wetterextreme, Stürme oder Überschwemmungen mit Auswirkungen auf Produktion, Infrastruktur und Lieferketten. Die Darstellung der aus Sicht des Volkswagen Konzerns relevanten Risiken erfolgt im Risiko- und Chancenbericht des Konzernlageberichts. Im Geschäftsjahr 2022 wurden weiterhin Risiken mit Bezug

zur Einhaltung der Regulierungen zu CO₂-Flottenemissionen in einzelnen Marken und Märkten identifiziert, die für den Volkswagen Konzern zu Abgaben führen können. Hierzu erfolgt eine nähere Darstellung im Risiko- und Chancenbericht unter der Überschrift „Umweltschutzrechtliche Auflagen“ des Geschäftsberichts. Weitere Risiken können sich aus der Geltendmachung von eigentlich zivilrechtlichen umweltpolitischen Zielvorstellungen ergeben.

Der Volkswagen Konzern erzeugt mit seiner Geschäftstätigkeit und seinen Produkten CO₂-Emissionen. Wir möchten unseren Beitrag dazu leisten, die Erderwärmung auf deutlich unter 2 Grad Celsius gemäß des Pariser Klimaabkommens zu begrenzen, indem wir bis 2050 als gesamter Konzern ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen sein wollen. Dafür wurde die Dekarbonisierung als Fokusbereich in der Konzernstrategie NEW AUTO fest verankert. Weitere Ausführungen zu den Auswirkungen, Zielen und Maßnahmen sind im Kapitel Dekarbonisierung zu finden.

 > Dekarbonisierung

Darüber hinaus sind keine weiteren wesentlichen Risiken im Sinne des § 289c Abs. 3 Nr. 4 HGB mit Bezug zu den Fokusthemen identifiziert worden.

 > Geschäftsbericht 2022 > Konzernlagebericht > Risiko- und Chancenbericht

CORPORATE CITIZENSHIP

GESELLSCHAFTLICHE VERANTWORTUNG

Als guter „Corporate Citizen“ wollen wir wirtschaftlicher Impulsgeber sein, der vor Ort zu Strukturentwicklung und Chancengleichheit beiträgt. Gesellschaftliche Verantwortung gegenüber unseren Stakeholdern zu übernehmen, gehört seit jeher zu unserem Selbstverständnis. Kodifiziert wird dieser Anspruch in unserer Group People Strategy und besonders in der vierten Dimension „We@Volkswagen and the world around us“ (Ziel: „aligned with society and environment“). Dieses Ziel rollen wir nach wie vor systematisch aus. Die Schwerpunkte unseres philanthropischen Engagements liegen in der Förderung von Zukunfts-, Umwelt-, Bildungs- und Sozialprojekten an vielen unserer Standorte weltweit.

Wir wählen die Projekte gezielt aus und entwickeln sie sowohl eigenständig als auch in Zusammenarbeit mit lokalen Partnerorganisationen und NGOs. Dabei gilt:

- Die Projekte stehen in Übereinstimmung mit den Konzerngrundsätzen und thematisieren ein spezifisches lokal relevantes Thema oder eine globale Herausforderung.
- Sie sind Ausdruck der Vielfalt im Konzern sowie der gesellschaftlichen Umgebung, in der die Projekte durchgeführt werden.
- Sie entstehen in einem engen Dialog mit den örtlichen Stakeholdern, die in die Umsetzung eingebunden sind.
- Das Projektmanagement erfolgt vor Ort in der Verantwortung der jeweils zuständigen Einheiten.

So hat die Volkswagen AG im Einklang mit dem Strategieziel „Volkswagen in der Gesellschaft“ 2022 unter dem Titel „Volkswagen Gemeinsam Engagiert“ ein Pilotprojekt für ehrenamtliches Engagement der Beschäftigten ins Leben gerufen. Auf einer digitalen Vermittlungsplattform können gemeinnützige Organisationen Gesuche nach ehrenamtlichen Helfern einstellen. Aktive und passive Mitarbeiter der deutschen Volkswagen Werke können sich anschließend für die Gesuche anmelden. Volkswagen leistet damit einen positiven Beitrag für Gesellschaft und Umwelt an den Standorten und bringt Hilfesuchende und Helfende unkompliziert zusammen.

Im September 2022 fand außerdem standortübergreifend der erste Freiwilligentag der Volkswagen AG statt. Mitarbeiter haben lokale Organisationen an diesem Tag beispielsweise bei der Biotop-Pflege, dem Sortieren von Lebensmitteln oder Renovierungsarbeiten unterstützt.

Informationen zu den weiteren gesellschaftlichen Engagements finden Sie auf unserer Website:

 > www.volkswagen.de > Nachhaltigkeit > Strategie, Policy & Engagement > Engagement

PARTNERSCHAFT MIT MICROSOFT FÜR DIGITALE BILDUNG

Der Volkswagen Konzern verknüpft bei seinem gesellschaftlichen Engagement immer häufiger Nachhaltigkeit mit Digitalisierung und setzt dabei auf Partnerschaften. Im Rahmen einer langfristig angelegten Zusammenarbeit mit Microsoft Deutschland fokussieren wir uns unter anderem auf Projekte im Bereich digitale Bildung und Fortbildung. Dies soll Menschen den Zugang zu digitalen Technologien erleichtern und ihre Teilhabe an der Gesellschaft und an Zukunftschancen erhöhen.

Im Berichtsjahr haben sich Volkswagen, Microsoft Deutschland und die Autostadt vom 2. bis zum 10. Juli auf der IdeenExpo in Hannover präsentiert. Rund um das Motto „Mach doch einfach!“ drehte sich auf Europas größter Jugendmesse für Naturwissenschaft und Technik alles um Mobilität, Digitalisierung und Nachhaltigkeit. Exponate, Workshops und Mitmach-Aktionen luden Schüler ab der 5. Klasse ein, sich kreativ mit dem Thema „Zukunftsmobilität“ auseinanderzusetzen.

UMFANGREICHE SPENDENAKTIONEN WELTWEIT

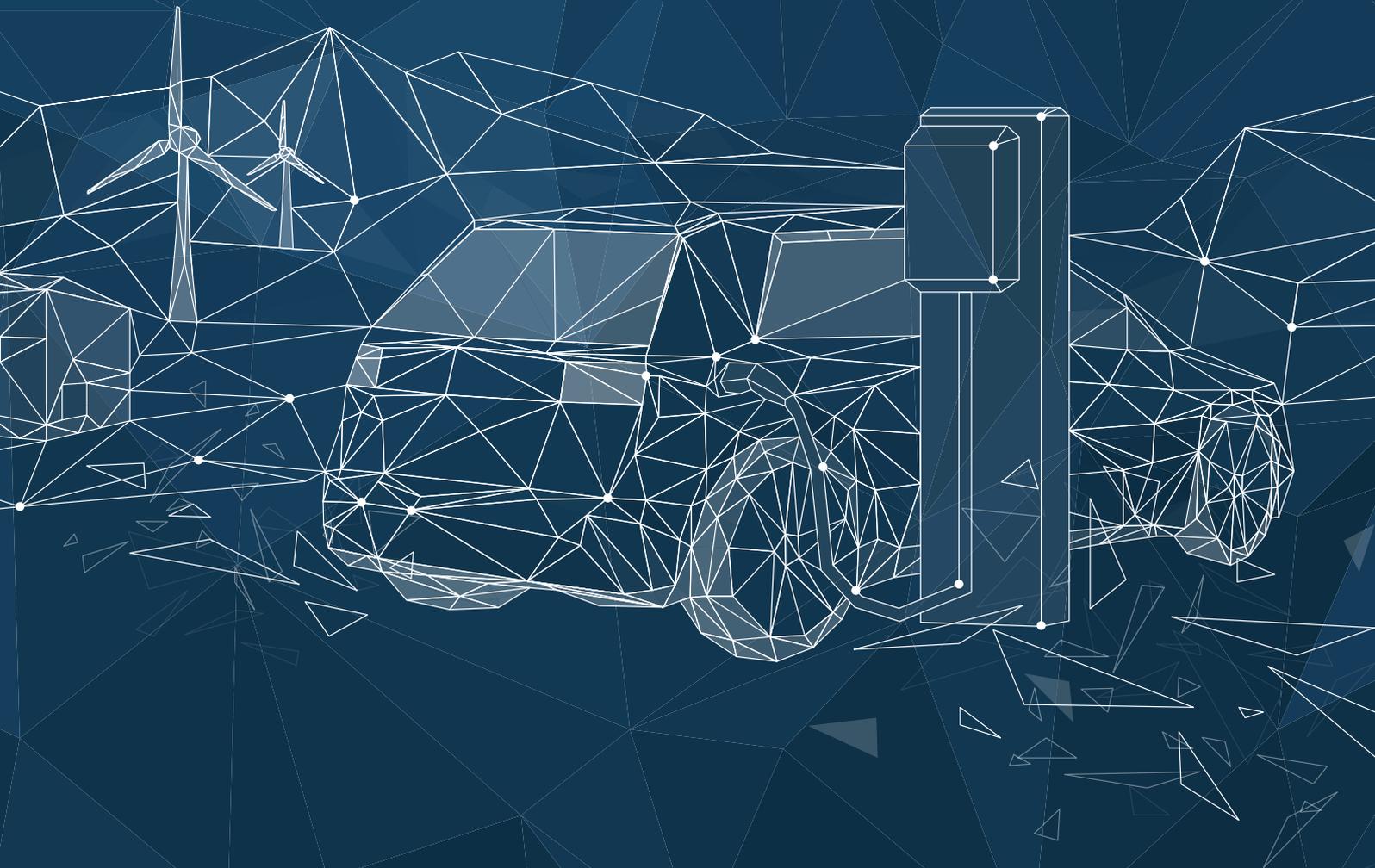
Zudem haben wir unsere Aktivitäten im Bereich Corporate Giving als zweiten wichtigen Bestandteil von Corporate Citizenship weiter systematisiert. Im Berichtsjahr haben wir uns weltweit in einer großen Anzahl an Projekten für Umwelt und Gesellschaft engagiert. Wir gewähren Geld- und Sachspenden für Aktivitäten und Projekte mit den Schwerpunkten Bildung, Kultur und Sport sowie soziale Anliegen. Sie werden nur an Einrichtungen vergeben, die als gemeinnützig anerkannt oder durch besondere Regelungen zur Annahme von Spenden befugt sind.

Rund **800**
Projekte und Initiativen
weltweit.

Insgesamt spendete die Volkswagen AG im Berichtsjahr 27,6 Mio. €. Im Jahr 2022 wurden rund 800 Projekte und Initiativen weltweit von den Marken und Gesellschaften unterstützt. Über die einzelnen Themen und Vorhaben informiert unsere Website:

 > www.volkswagenag.com > Nachhaltigkeit > Strategie, Policy & Engagement > Engagement > Corporate Citizenship Projekte weltweit

DEKARBONISIERUNG



**BESONDERE VERANTWORTUNG ERFORDERT
BESONDEREN EINSATZ**

Der Klimawandel und seine Folgen sind eine Bedrohung für unseren Planeten und an vielen Orten heute schon spürbar. Dabei entfallen nach Berechnungen des Weltklimarats derzeit rund 23% der globalen energiebedingten Treibhausgasemissionen auf den Transport- und Mobilitätssektor. Volkswagen als einer der weltweit größten Automobilhersteller und Mobilitätsanbieter ist sich der damit verbundenen Verantwortung bewusst. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaabkommen, nach dem der globale Temperaturanstieg bis 2050 auf deutlich unter 2 Grad Celsius begrenzt werden soll. Bis zum Jahr 2050 will Volkswagen ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen sein. Auf dem Weg dorthin haben wir uns ein Zwischenziel gesetzt: Bis 2030 will Volkswagen den CO₂-Fußabdruck seiner Pkw und leichten Nutzfahrzeuge um 30% (gegenüber 2018) pro Fahrzeug verringern. Dieses Ziel wollen wir rein durch Reduktionsmaßnahmen und die Umstellung auf erneuerbare Energien erreichen, das heißt ohne Kompensationsmaßnahmen. Neben der Elektro-Offensive des Konzerns setzen wir verstärkt darauf, regenerativ erzeugten Strom in die Nutzungsphase zu integrieren sowie die gesamte Stromversorgung unserer Werke auf erneuerbare Energien umzustellen.

Für Volkswagen haben klimarelevante Themen eine wichtige strategische und operative Bedeutung, zum Beispiel im Hinblick auf regulatorische Anforderungen und die entsprechende Performance unserer Produkte sowie den laufenden Transformationsprozess unseres Konzerns. So plant der Konzern, bis 2026 rund 89 Mrd. € in Zukunftsthemen wie die Hybridisierung, Elektromobilität und Digitalisierung zu investieren. Dies entspricht rund 55% der Sachinvestitionen und aller Forschungs- und Entwicklungskosten des Unternehmens im Planungszeitraum. Allein 52 Mrd. € sind als Investition in die Elektromobilität vorgesehen.

In der Konzernstrategie NEW AUTO nimmt die Dekarbonisierung der Geschäftsaktivitäten des Konzerns eine Schlüsselrolle ein und ist eines von sechs Fokusthemen der Konzerninitiative ESG, Dekarbonisierung und Integrität. Das Engagement für den Klimaschutz ist zudem zentraler Teil unseres Umweltleitbilds „goTOzero“, das für eine bilanziell CO₂-neutrale Wirtschaftsweise steht. Im Berichtsjahr wurde das Umweltleitbild aktualisiert und die Wichtigkeit, die Geschäftsaktivitäten des Konzerns zu dekarbonisieren, noch einmal unterstrichen. Weiterführende Informationen zu unserem Umweltleitbild finden Sie im Kapitel Umwelt-Compliance-Management.

 > Umwelt-Compliance-Management

Berichterstattung gemäß TCFD-Empfehlungen

Das Kapitel zur Dekarbonisierung orientiert sich auch in diesem Jahr an den Vorgaben der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD), die vom Finanzstabilitätsrat der G20-Staaten ins Leben gerufen wurde. Diese schaffen einen einheitlichen Rahmen für die freiwillige und konsistente Berichterstattung klimabezogener Finanzrisiken und -chancen von Unternehmen.

Wir berichten entlang der vier Anforderungskategorien, die Unternehmen bei ihrer Berichterstattung gemäß TCFD berücksichtigen sollten: Governance, Strategie, Risikomanagement sowie Kennzahlen und Ziele.

MANAGEMENT KONZERNWEITER KLIMASCHUTZMASSNAHMEN

Der Volkswagen Konzern hat ein konzernweites Nachhaltigkeitsmanagement etabliert. Die hiermit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer spezifischen Konzernrichtlinie kodifiziert. Das höchste Entscheidungsgremium für nachhaltigkeitsbezogene Themen ist der Konzernvorstand. Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit trägt der Konzernvorstandsvorsitzende. Für den Klimaschutz entlang der Wertschöpfungskette trägt der Konzernsteuerkreis Nachhaltigkeit (KSK Nachhaltigkeit) als höchstes Gremium unterhalb des Vorstands die maßgebliche Verantwortung. Produkt- und Portfoliothemen werden über den Konzernsteuerkreis Fleet Compliance (KSK FC) gesteuert. Die beiden Konzernsteuerkreise informieren den Konzernvorstand mindestens zweimal jährlich über Themen wie beispielsweise unternehmerische Verantwortung und Nachhaltigkeit (KSK Nachhaltigkeit) sowie produktbezogene Treibhausgasemissionen (KSK FC).

Klare Verantwortlichkeiten

Der Vorstandsvorsitzende der Marke Volkswagen Pkw informiert den Konzernvorstand regelmäßig über nachhaltigkeits-, umwelt- und energierelevante Themen. Das Vorstandsmitglied ist für alle Umweltaktivitäten verantwortlich, einschließlich der Aktivitäten im Zusammenhang mit klimaschonender Mobilität. Die konzernweite Steuerung des Umweltschutzes obliegt dem Vorstandsvorsitzenden der Marke Volkswagen Pkw und dem Konzernsteuerkreis Umwelt und Energie, der von zahlreichen Fachgremien unterstützt wird. Weitere Informationen zu Verantwortlichkeiten und Steuerung finden Sie im Kapitel Umwelt-Compliance-Management.

 > Umwelt-Compliance-Management

In seiner Funktion als Leiter des Konzernsteuerkreises Umwelt und Energie berichtet der Leiter Konzern Umwelt des Volkswagen Konzerns dem Konzernvorstand über umwelt- und energierelevante Themen. Der Bereichsleiter Konzernstrategie und Generalsekretariat berichtet in seiner Funktion als Leiter des Konzernsteuerkreises Nachhaltigkeit an den Vorstandsvorsitzenden und informiert den Konzernvorstand regelmäßig über nachhaltigkeits- und umweltrelevante Themen. Die beschriebenen Positionen haben die Aufgabe, die vom Konzernvorstand beschlossenen Nachhaltigkeits-, Umwelt- und CO₂-Aktivitäten zu koordinieren und zu steuern.

Abgestimmt und gesteuert werden klimabezogene Themen durch regelmäßige Sitzungen der Konzernsteuerkreise sowie durch einen kontinuierlichen Austausch mit den Leitern der verschiedenen Forschungs- und Entwicklungseinheiten des Konzerns und der Marken sowie anderer Konzernfunktionen. Eine wichtige Rolle spielen in diesem Zusammenhang auch interne und externe Stakeholder-Engagements. So nutzen wir das Feedback aus regelmäßig stattfindenden Stakeholder-Dialogen, um unsere Strategien und Ansätze

zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen. Der Konzernvorstand berät sich regelmäßig mit dem Nachhaltigkeitsbeirat des Volkswagen Konzerns zum Klimaschutz.

☰ > Stakeholder-Management

☰ > Nachhaltigkeitsmanagement

Dekarbonisierungsfortschritt mit Vorstandsvergütung verknüpft

Der Dekarbonisierungsindex ist die zentrale klimaschutzbezogene Kenngröße im Unternehmen und dient als Messinstrument für die CO₂-Emissionen der Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken der Regionen EU27+3, China und USA während des gesamten Lebenszyklus. Der Volkswagen Konzern hat unter anderem auch die Vergütung seiner Vorstandsmitglieder an die Entwicklung des Dekarbonisierungsindex geknüpft, um hier zusätzliche Anreize zu schaffen. Weitere Informationen zur Berücksichtigung wesentlicher Nachhaltigkeitskriterien in der Vorstandsvergütung liefert der Vergütungsbericht des Volkswagen Konzerns.

KLIMABEZOGENE RISIKO- UND CHANCENANALYSE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Das Unternehmen identifiziert sowohl Risiken infolge des Klimawandels (physische Risiken) als auch Risiken und Chancen aufgrund des Wandels hin zu einer dekarbonisierten Wirtschaft (Transitionsrisiken und -chancen), welche durch die Master-Kontrollkataloge des internen Kontrollsystems beziehungsweise Risiko-Cluster des Risikomanagementsystems adressiert werden. Nebst Identifizierung erfolgen auch deren Bewertung und Handhabung gemäß den im Kapitel Risikomanagement erläuterten Verfahrensweisen.

☰ > Risikomanagement

Die nachfolgende Analyse zeigt einen Auszug aus der internen Auswertung wesentlicher Risiken und Chancen.

I. Transitionsrisiken

a. Politik & Recht

Emissionsnormen

Die Einhaltung von Flotten- und Abgasgrenzwerten kann technisch herausfordernd sein und finanzielle Investitionen erfordern. Zielverfehlungen können ferner Zahlungsverpflichtungen zur Folge haben. Der Volkswagen Konzern führt mit seinen Marken eine eng abgestimmte Technologie- und Produktplanung durch, um sowohl bestehende als auch sich verschärfende gesetzliche Vorgaben umzusetzen und Zielverfehlungen zu vermeiden.

CO₂-Bepreisung

Volkswagen unterstützt eine ehrgeizige Bepreisung von CO₂, da diese im Einklang mit der Konzernstrategie die Transformation zur klimaschonenden Elektromobilität fördert. Ein zunehmend

effektiver Kohlenstoffpreis insbesondere in Europa kann allerdings auch zu Mehrkosten im Rahmen des Energie- und Materialverbrauchs führen. Der Konzern begegnet dem Risiko, indem die Energieversorgung langfristig auf erneuerbare Energien umgestellt und entsprechende Quoten für die Nutzung von regenerativ erzeugtem Strom in lieferantenseitige Beschaffungsanforderungen integriert werden.

Klimabezogene Rechtsverfahren

Aus Forderungen nach umfangreicheren Klimaschutzleistungen oder unvollständigen Angaben zu den Auswirkungen des Klimawandels können potenziell Rechtsverfahren für Unternehmen resultieren. Der Konzern begegnet dem Risiko einerseits durch die Zertifizierung seiner selbst gesetzten Dekarbonisierungsziele mittels unabhängiger und international anerkannter Organisationen und andererseits durch konsequente Ausrichtung seiner nichtfinanziellen Berichterstattung an gesetzliche Anforderungen und denen des Kapitalmarkts.

b. Technologie

Steigende Modellvielfalt

Die steigende Modellvielfalt im Zuge der Elektro-Offensive sowie kürzere Produktlebenszyklen gehen mit einer weltweiten Zunahme von Fahrzeuganläufen einher. Die dabei eingesetzten technischen Systeme und Prozesse sind komplex, sodass das Risiko verzögerter Fahrzeuganläufe besteht. Der Konzern begegnet diesem Risiko durch die erfahrungsbasierte und frühzeitige Identifikation von Schwachstellen im Rahmen der Produktentstehung mit dem Ziel, Fahrzeuganläufe konzernweit hinsichtlich Stückzahl, Qualität und Termingerechtigkeit zu sichern.

Gestrandete Vermögenswerte

Produktionskapazitäten und technische Anlagen, die auf die Herstellung emissionsintensiver Produkte beschränkt sind, laufen im Zuge des Übergangs zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaftsweise Gefahr, an Wert zu verlieren und zu „gestrandeten Vermögenswerten“ zu werden. Der Konzern begegnet diesem Risiko durch die Fokussierung seines Investitionsprogramms auf Kapazitäten, die der Transformation des Unternehmens hin zu einem führenden Anbieter nachhaltiger Mobilität dienen.

c. Markt

Emissionsbasierte Fahrzeugbesteuerung

Potenzielle Erhöhungen von Kraftfahrzeugsteuern, die – wie bereits in vielen europäischen Ländern der Fall – auf dem CO₂-Ausstoß basieren, können zu einer Verschiebung der Nachfrage zugunsten kleinerer Segmente und Motoren führen und finanzielle Beeinträchtigungen für den Konzern implizieren. Der Konzern begegnet diesem Risiko, indem stetig neue und verbrauchsgünstige Fahrzeuge und alternative Antriebe entwickelt werden. Die Elektrifizierung des Portfolios sowie die Antriebs- und Kraftstoffstrategie des Konzerns bilden dafür die Grundlage.

Verfügbarkeit erneuerbarer Energien

Der Übergang zu einer emissionsarmen Wirtschaftsweise führt dazu, dass Marktteilnehmer ihre Energieversorgung auf nicht-fossile Quellen umstellen und eine Konzentration der Nachfrage auf erneuerbare Energien entsteht. Potenziell sich daraus ergebende Nachfrageüberhänge für Strom aus nichtfossilen Quellen können sowohl zu höheren Marktpreisen und infolgedessen zu Mehrkosten für den Konzern führen als auch die Erreichung seiner Dekarbonisierungsziele gefährden, falls die für eine Zielerreichung erforderlichen Mengen angebotsseitig nicht bereitgestellt werden können. Der Konzern begegnet diesem Risiko mit der gezielten Förderung des Aufbaus zusätzlicher Erzeugungskapazitäten für Strom aus erneuerbaren Quellen sowie der langfristigen Kontrahierung bestehender Ressourcen.

d. Reputation

Berichterstattung & Kommunikation

Kritische Medienberichte oder eine defensive Kommunikation des Konzerns in Bezug auf seine CO₂-Emissionen, Reduktionsziele sowie Dekarbonisierungsstrategie könnten möglicherweise zu Reputationsschäden und infolgedessen zu Rückgängen bei der Nachfrage nach Produkten des Konzerns führen. Der Konzern begegnet dem Risiko durch regelmäßige Kommunikation seiner CO₂-Bilanz, Emissionsreduktionsziele und Elektrifizierungs- und Dekarbonisierungsstrategie in Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichten sowie im Rahmen seines Stakeholder-Managements. Darüber hinaus fördert der Konzern die Kreditibilität derartiger Kommunikationsinhalte durch qualitätssichernde Maßnahmen im Rahmen interner Unternehmensrevision sowie durch die Verankerung seiner Dekarbonisierungsziele in Managementsysteme.

II. Physische Risiken

a. Akut

Extremwetterereignisse

Potenzielle Störungen der eigenen Betriebsfähigkeit oder der Versorgung mit betriebskritischen Inputfaktoren wie zum Beispiel Halbleitern oder Batteriesystemen als Schlüsselkomponenten der Elektrifizierung, bedingt durch Extremwetterereignisse in Form von Überflutungen, Wirbelstürmen und dergleichen, können zu Produktionsausfällen führen und dadurch finanzielle Folgewirkungen für den Konzern beinhalten. Extremwetterbedingten Risiken begegnet der Konzern einerseits durch ein angepasstes Business-Continuity-Management und andererseits durch Allokationsstrategien zur Verteilung produktionskritischer Inputfaktoren auf die Marken einhergehend mit der Priorisierung von Bauteilen sowie durch die Intensivierung des Business-Relationship-Managements mit Lieferanten.

b. Chronisch

Wasserverfügbarkeit

Klimabedingte Beeinträchtigungen der Wasserverfügbarkeit können standortbezogene Investitionen oder Mehrkosten durch entsprechende Anpassungsmaßnahmen oder alternative

Versorgungswege verursachen. Der Konzern begegnet diesem Risiko, indem die Bewertung klimabezogener Vulnerabilität von Produktionsstandorten einhergehend mit der Ableitung entsprechender Gegenmaßnahmen im Rahmen von Umweltanalysen erfolgt.

Steigender Meeresspiegel

Der Anstieg des Meeresspiegels kann mit dauerhaften Überschwemmungen niedrig gelegener Küstengebiete und der erhöhten Bedrohung durch Sturmfluten küstennaher Gebiete einhergehen, insbesondere wenn diese nicht ausreichend geschützt sind. Produktionsstandorte des Konzerns, die nah an der Küste liegen, laufen Gefahr, mit zunehmender Wahrscheinlichkeit und Häufigkeit von Betriebsunterbrechungen und infolgedessen von klimabedingten Wertschöpfungsverlusten betroffen zu sein. Der Konzern begegnet diesem Risiko durch systematische Analysen der Auswirkungen des Klimawandels auf seine Produktionsstandorte, um Gefährdungspotenziale abzuschätzen und Handlungsempfehlungen für Gegenmaßnahmen abzuleiten.

III. Chancen

a. Produkte

Absatzpotenziale

Die Verkehrswende und der damit verbundene Übergang zur emissionsärmeren beziehungsweise elektrifizierten Mobilität eröffnen neue Absatzpotenziale für verbrauchsarme Fahrzeuge, Elektrofahrzeuge und sonstige alternative Antriebe. Der Volkswagen Konzern legt mit seinen Marken auf Basis einer abgestimmten Technologie- und Produktplanung und der damit einhergehenden Elektro-Offensive die Grundlagen, um die Absatzpotenziale der Verkehrswende erschließen zu können.

b. Effizienz

Kosteneinsparungen

Dekarbonisierungsmaßnahmen können mit der Erschließung von Effizienzpotenzialen einhergehen. Dazu zählen etwa Maßnahmen für eine effizientere Beleuchtung auf LED-Basis, eine modernisierte Wärme- und Kälteversorgung an den Standorten oder auch optimierte Wasch- und Trocknungsprozesse in der Produktion. Der Konzern identifiziert und erschließt derartige Potenziale, indem im Rahmen des Dekarbonisierungsprogramms eine systematische Erfassung und Bewertung von Reduktionsmaßnahmen erfolgt, die auf Basis diverser Entscheidungskriterien umgesetzt werden. Ferner verfügt der Konzern mit seinem CO₂-Fonds über ein Instrument, das zusätzliche Anreize für die Umsetzung von Effizienzmaßnahmen setzt.

c. Markt

Kapitalmarktperformance

Eine positive CO₂-Performance und kapitalmarktkonforme Berichterstattung können sich positiv auf Rating-Ergebnisse und Kapitalmarktkonditionen des Konzerns auswirken. Daher sind ESG-Kriterien integraler Bestandteil der Konzernstrategie

NEW AUTO mit dem Ziel, nachhaltige Verbesserungen der Kapitalmarktperformance zu erreichen. Ferner richtet der Konzern seine Berichterstattung noch konsequenter an den Anforderungen des Kapitalmarkts (zum Beispiel TCFD) aus. Im Berichtsjahr hat der Volkswagen Konzern seinen zweiten Green Finance Report veröffentlicht. Mit dem Green Finance Framework verbinden wir unser Unternehmensziel der CO₂-Neutralität bis 2050 konsequent mit unserer Finanzierungsstrategie.

d. Resilienz

Klimabedingte Adaptionsmaßnahmen

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels kann die Widerstandsfähigkeit von Produktionsstandorten zum Beispiel gegenüber Extremwetterereignissen, aber auch chronischen Auswirkungen wie dem Anstieg des Meeresspiegels stärken und damit mögliche Betriebsunterbrechungen vermeiden. Aus diesem Grund hat der Konzern in einem ersten Schritt eine Analyse physischer Klimarisiken für 31 EU-taxonomierelevante Produktionsstandorte durchgeführt und darauf basierend Handlungsempfehlungen zur Umsetzung spezifischer Adaptionsmaßnahmen abgeleitet sowie diese zur Validierung an die lokalen Verantwortlichen übermittelt.

Szenarioanalyse als Entscheidungsgrundlage für Klimaschutz

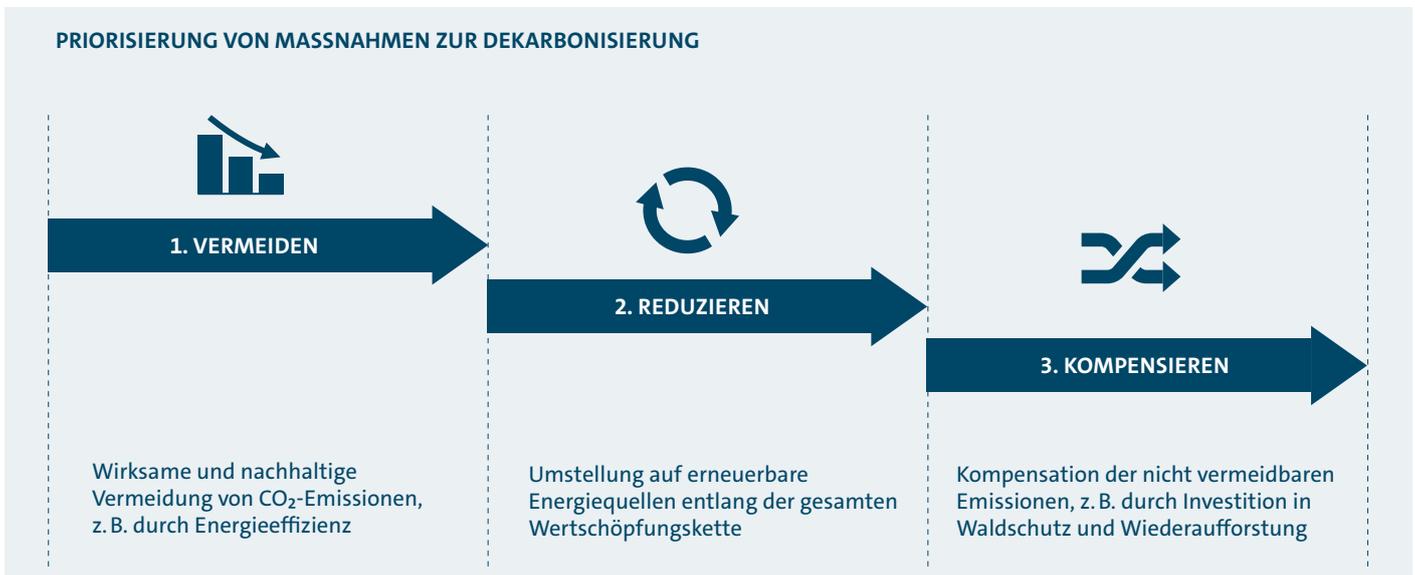
Volkswagen ist Mitglied in der Arbeitsgruppe des Mobility Model (MoMo) der International Energy Agency (IEA). Das Unternehmen verwendet Modelldaten und -annahmen in verschiedenen Zusammenhängen. MoMo verwendet IEA-ETP („Energy Technology Perspectives“-Szenarien, darunter 2DS („2°C Scenario“) und B2DS („Beyond 2°C Scenario“). Hierbei haben wir uns auf das Zieljahr 2030 konzentriert, welches einen Meilenstein auf dem Weg zur bilanziellen CO₂-Neutralität des Konzerns bis 2050 darstellt und infolgedessen für interne KPIs als Referenz fungiert.

Die Szenarioanalyse konzentriert sich auf die Bereiche Produktion, Vertrieb und Technologie, Auswirkungen der Produkte sowie Materialbeschaffung. Dabei zeigt die Analyse in Bezug auf die produktionsbedingten Emissionen und die Entwicklung des Fahrzeugsektors: Um die UN-Klimaziele zu erreichen, ist eine deutliche Verringerung der Emissionsintensität pro Fahrzeug notwendig, insbesondere vor dem Hintergrund eines steigenden Absatzes. Gleichzeitig wird die Elektrifizierung erheblich an Bedeutung gewinnen. Im Bereich der Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeuge werden Verbrennungsmotoren jedoch selbst in einem B2DS bis 2035 noch über die Hälfte des Marktanteils verfügen.

Wir nutzen die Analyseergebnisse, um Entscheidungen in Bezug auf unsere Absatzplanung und Materialproduktion abzuleiten, zum Beispiel durch deren Integration in unsere DKI-Szenarien. Die markt- und produktbezogenen Ergebnisse unterstützen und bestätigen unsere mit der Konzernstrategie NEW AUTO bekräftigte Entscheidung, massiv in die Elektromobilität sowie in die Effizienzsteigerung des Verbrennungsantriebsstrangs zu investieren.

DEKARBONISIERUNGSPROGRAMM NIMMT GESAMTEN LEBENSZYKLUS IN DEN BLICK

Um das Ziel der bilanziellen CO₂-Neutralität zu erreichen, setzt der Volkswagen Konzern ein umfassendes Dekarbonisierungsprogramm um, das den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge einschließt und sich durch eine klare Maßnahmen-Hierarchie auszeichnet: An erster Stelle stehen Maßnahmen, mit denen sich CO₂-Emissionen vermeiden oder reduzieren lassen. An zweiter Stelle folgen die Maßnahmen, mit denen der Konzern die Energieversorgung in der gesamten Wertschöpfungskette und in allen Lebensphasen eines Fahrzeugs sukzessive auf regenerative Energie umstellt. Zuletzt werden in ausgewählten Fällen nicht vermeidbare CO₂-Emissionen über Klimaschutzprojekte kompensiert, die höchsten internationalen Standards genügen. Ein Beispiel hierfür sind die freiwilligen Kompensationsmaßnahmen bei der bilanziell CO₂-neutralen Übergabe von Fahrzeugen.



Keine Dekarbonisierung ohne E-Mobilität

Elektrofahrzeuge verursachen während der Nutzung keine lokalen Emissionen – und haben daher in Bezug auf die Fahremissionen einen Vorteil gegenüber Automobilen mit Verbrennungsmotor. Gleiches gilt für den gesamten Lebenszyklus: Nach aktuellen Berechnungen schneiden Elektrofahrzeuge im europäischen Durchschnitt schon heute in der CO₂-Bilanz in den meisten Märkten besser ab als vergleichbare Benzin- oder Dieselfahrzeuge.

Mit der konsequenten Elektrifizierung unserer Fahrzeugflotte eröffnen wir auch unseren Kunden den Weg zu einer bilanziell CO₂-neutralen Mobilität. Dafür planen wir, bis 2026 konzernweit rund 52 Mrd. € in Elektromobilität zu investieren. Auch im Berichtsjahr hat der Volkswagen Konzern die geplanten Anteile an E-Fahrzeugen in den Kernmärkten EU, USA und China für das Zieljahr 2030 noch einmal erhöht. Die neuen Elektroautos werden an acht Standorten in Europa, China und den USA gebaut. Der Modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB) dient uns dabei als technisches Rückgrat der E-Offensive, das in vielen weiteren unserer Elektromodelle zur Anwendung kommt. Ab dem Jahr 2026 wird die E-Offensive durch die Scalable Systems Platform (SSP) ergänzt.

2022 hatten weitere E-Modelle verschiedener Marken ihren Markteintritt, so der Audi Q5 e-tron in China, der Volkswagen ID.5 und der ID. Buzz.

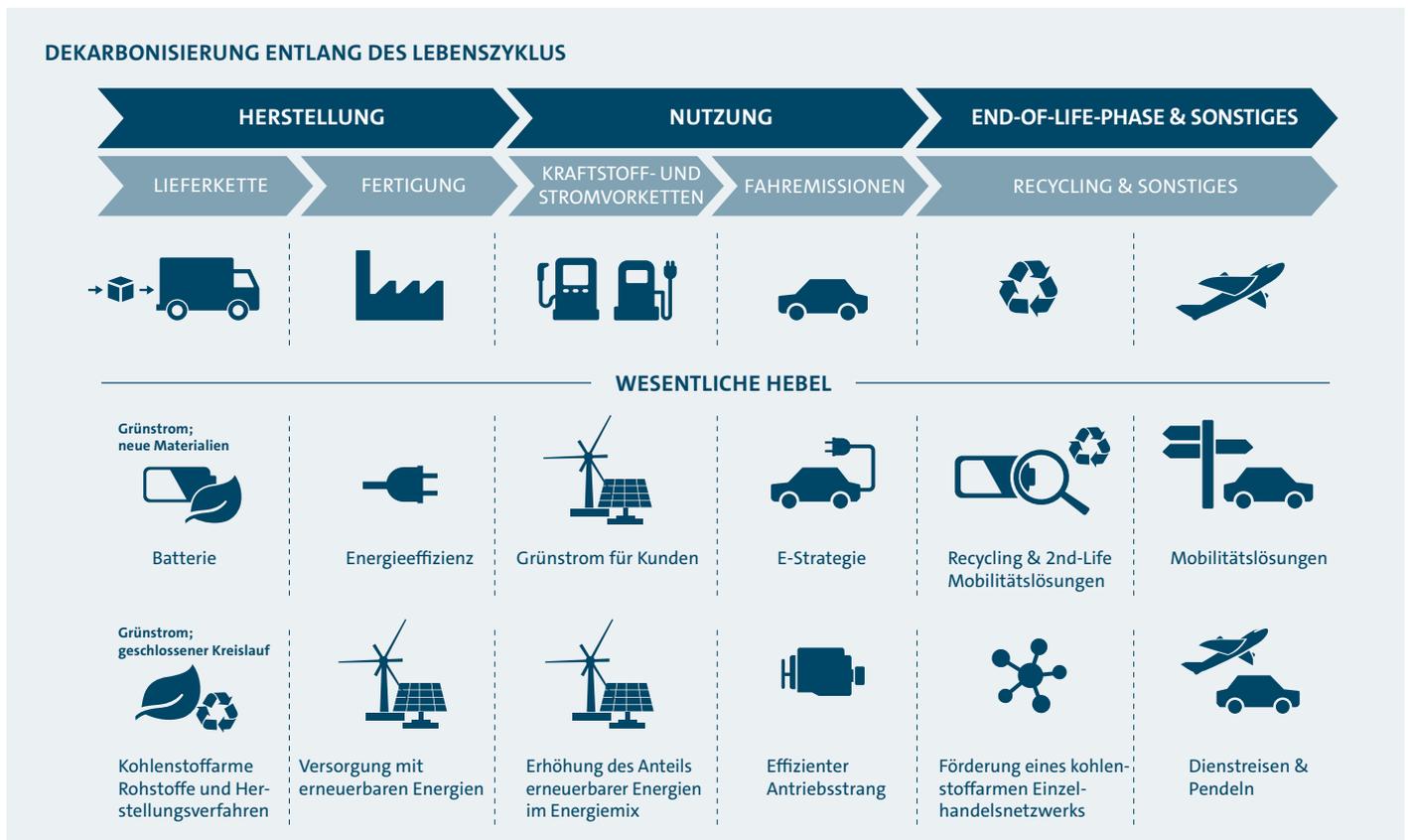
Emissionsfreie Nutzungsphase dank erneuerbarer Energien

Uns ist wichtig, insbesondere die Nutzungsphase unserer Fahrzeuge langfristig emissionsfrei zu gestalten. Denn rund 75 % der CO₂-Emissionen eines Automobils entstehen im Gebrauch (Well-to-Tank und Tank-to-Wheel). Eine Schlüsselrolle für eine CO₂-neutrale Mobilität spielen E-Fahrzeuge und das konsequente Laden mit 100% Strom aus erneuerbaren Quellen. Allein dadurch können im Vergleich zum normalen EU-Strommix fast die Hälfte aller CO₂-Emissionen vermieden werden. Mit der Lieferung von Strom aus 100% erneuerbaren Quellen über unsere Tochtergesellschaft Elli (Electric Life) können wir unseren Kunden eine bilanziell nahezu CO₂-neutrale Mobilität auch in der Nutzungsphase ermöglichen.

Als erster Automobilhersteller unterstützt der Volkswagen Konzern auch direkt den Ausbau erneuerbarer Energien im industriellen Maßstab. Bis 2025 sollen so in verschiedenen Regionen Europas neue Wind- und Solarparks entstehen. In Deutschland hat Volkswagen beispielsweise den Aufbau einer Solaranlage mit einer Gesamtkapazität von 170 Mio. kWh pro Jahr gefördert. Die Anlage im mecklenburgischen Tramm-Göthen verfügt über knapp 420.000 Solarmodule und ist damit das größte unabhängige Solarprojekt Deutschlands. In Schweden hat Volkswagen Pkw den Bau eines Windparks finanziell unterstützt: Der Park im Norden von Schweden hat ein Volumen von rund 100 GWh pro Jahr. Im Berichtsjahr sind mit Unterstützung von Volkswagen zudem neue Photovoltaikanlagen entstanden: in Mosel, unweit des Fahrzeugwerks Zwickau, sowie in Sagunto, Spanien. Auch die Marke ŠKODA hat sich 2022 am Aufbau eines Windparks in Finnland beteiligt. Dieser soll pro Jahr rund 570 GWh Strom produzieren – genug, um 150.000 Haushalte ein Jahr lang mit grünem Strom zu versorgen.

Volkswagen unterstützt Aufbau von Wind- und Solarparks

Als erster Automobilhersteller unterstützt der Volkswagen Konzern auch direkt den Ausbau erneuerbarer Energien im industriellen Maßstab. Bis 2025 sollen so in verschiedenen Regionen Europas neue Wind- und Solarparks entstehen. In Deutschland hat Volkswagen beispielsweise den Aufbau einer Solaranlage mit einer Gesamtkapazität von 170 Mio. kWh pro Jahr gefördert. Die Anlage im mecklenburgischen Tramm-Göthen verfügt über knapp 420.000 Solarmodule und ist damit das größte unabhängige Solarprojekt Deutschlands. In Schweden hat Volkswagen Pkw den Bau eines Windparks finanziell unterstützt: Der Park im Norden von Schweden hat ein Volumen von rund 100 GWh pro Jahr. Im Berichtsjahr sind mit Unterstützung von Volkswagen zudem neue Photovoltaikanlagen entstanden: in Mosel, unweit des Fahrzeugwerks Zwickau, sowie in Sagunto, Spanien. Auch die Marke ŠKODA hat sich 2022 am Aufbau eines Windparks in Finnland beteiligt. Dieser soll pro Jahr rund 570 GWh Strom produzieren – genug, um 150.000 Haushalte ein Jahr lang mit grünem Strom zu versorgen.



Bis zum Jahr 2025 sollen alle Projekte zusammen rund 7 Terawattstunden (TWh) an zusätzlichem Ökostrom erzeugen. Damit soll der Strombedarf der auf den Markt gebrachten Elektrofahrzeuge gedeckt und eine bilanziell CO₂-neutrale Nutzungsphase der Elektroflotte ermöglicht werden. Im Berichtsjahr wurde zusätzlich durch den Abschluss von Partnerschaften mit Stromanbietern die Lieferung von rund 1 TWh vertraglich vereinbart.

Klare Vorgaben für Dekarbonisierung in der Lieferkette

Wir sind uns bewusst, dass beim Übergang zur Elektromobilität zunächst höhere CO₂-Emissionen in der Lieferkette entstehen und sich die Anteile von der Nutzungsphase hin zur Herstellung verschieben werden. Vor diesem Hintergrund identifizieren wir systematisch die größten Treiber für CO₂-Emissionen in der Lieferkette und definieren Maßnahmen zur Reduktion. Dabei sind die aufwendige Rohstoffgewinnung sowie die energieintensiven Prozesse bei der Batterieherstellung wesentliche Treiber. So stammen rund ein Drittel der CO₂-Emissionen, die bei der Fertigung eines Elektroautos entstehen, aus der Herstellung von Hochvolt-Batteriezellen (HV). Alle Lieferanten (Neuvergaben) von HV-Batterien werden bereits heute vertraglich dazu verpflichtet, zertifizierten Strom aus erneuerbaren Quellen in ihrer Produktion einzusetzen. Hinzu kommen weitere Anforderungen an vorgelagerten Stufen der Wertschöpfungskette wie zum Beispiel die im nachfolgenden Absatz erläuterten CO₂-Grenzwerte. Damit sinkt der CO₂-Ausstoß in der Batterieherstellung. Weitere Informationen zu Dekarbonisierungsmaßnahmen in vorgelagerten Wertschöpfungsstufen sind im Kapitel Lieferkette und Menschenrechte verankert.

☰ > Lieferkette und Menschenrechte

Bei neuen Fahrzeugprojekten macht der Volkswagen Konzern die CO₂-Emissionen in Zukunft zu einem technischen Merkmal für relevante Bauteile. Das bedeutet: Wir geben den Lieferanten verbindliche CO₂-Ziele vor, deren Einhaltung sie zu jeder Zeit nachweisen können müssen. Ein Beispiel betrifft die neue Mechatronik-Plattform Scalable Systems Platform (SSP). So sind die Batterien der SSP-Plattform mit einem CO₂-Grenzwert versehen. Um diese Werte erreichen zu können, müssen die Lieferanten Maßnahmen in ihren eigenen Produktionsprozessen und Vorlieferketten umsetzen, zum Beispiel den Einsatz von regenerativ erzeugtem Strom. Mit Maßnahmen wie diesen lässt sich der CO₂-Fußabdruck vieler Elektrofahrzeugmodelle senken. Bei den ID-Modellen setzt die Marke Volkswagen Pkw weitere nachhaltige Bauteile ein, darunter Batteriegehäuse und Felgen aus CO₂-reduziertem Aluminium. So kann die CO₂-Bilanz der ID-Familie bis 2025 um rund zwei Tonnen je Fahrzeug verbessert werden.

Auch die Volkswagen Group China arbeitet zusammen mit ihren Zulieferern an einer nachhaltigeren Lieferkette. So entwickelt die Gruppe zusammen mit Lieferanten und Partnern einen Fahrplan für die Umstellung auf 100% regenerativ erzeugten Strom bis 2030. Bislang haben bereits über 220 Zulieferer eine Erklärung unterschrieben, mit der sie sich zur Umstellung auf Strom aus erneuerbaren Quellen verpflichten.

Batteriefertigung: Emissionen senken, eigene Kapazitäten ausweiten
Neben der Reduzierung von CO₂-Emissionen in der Batteriefertigung liegt unser Fokus darauf, unsere Produktionskapazitäten zu erweitern. So hat Volkswagen Group Components in seinem Braunschweiger Werk die Produktion von Batteriesystemen für die neueste E-Fahrzeug-Generation in den letzten Jahren deutlich ausgeweitet. Im Rahmen einer zweiten Ausbaustufe kann der Standort bei komplettem Hochlauf jährlich bis zu 500.000 Batterien für Modelle auf Basis des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB) montieren.

Ein Bestandteil des MEB ist die neue Einheitszelle für das Volumensegment. Sie soll ab 2025 in der von Volkswagen Group Components betriebenen Gigafabrik in Salzgitter vom Band laufen. Dort betreibt der Geschäftsbereich auch ein modernes Laborzentrum für Zellforschung und Entwicklung.

Um beim Schlüsselthema Batteriezellen eine Vorreiterrolle einzunehmen, investieren wir auch außerhalb Deutschlands gezielt in weitere Produktionskapazitäten: Bis 2030 will der Volkswagen Konzern gemeinsam mit Partnern sechs Zellfabriken mit einer Produktionsleistung von 240 GWh errichten und so Versorgungssicherheit für die Produktion garantieren. Jede der Fabriken soll zu 100% mit regenerativ erzeugtem Strom betrieben und auf künftiges Closed-Loop-Recycling ausgelegt werden. Weiterführende Informationen zum Kreislauf der Batterierohstoffe finden Sie im Kapitel Kreislaufwirtschaft.

☰ > Kreislaufwirtschaft

In Spanien haben der Volkswagen Konzern und SEAT S.A. im Berichtsjahr 10 Mrd. € für die Elektrifizierung des Landes mobilisiert. Anfang 2023 soll der Bau einer ersten Batterie-Gigafabrik in Spanien beginnen, die mit regenerativer Energie aus einer neuen Photovoltaikanlage versorgt wird. Durch die Fabrik sollen bis 2030 vor Ort mehr als 3.000 Arbeitsplätze entstehen. Weiterhin im Bau befindet sich ein Produktionswerk für Batteriesysteme in Hefei (China).

Ebenfalls im Berichtsjahr haben die PowerCo, das Batterie-Unternehmen des Volkswagen Konzerns, und Umicore, der belgische Materialtechnologiekonzern, zudem die Gründung eines Joint Venture bekanntgegeben. Ziel ist es, eine Lieferkette für nachhaltige Batteriematerialien in industriellem Maßstab aufzubauen. Zusammen mit Bosch möchte der Volkswagen Konzern außerdem die Gründung eines europäischen Anbieters zur Ausrüstung von Batteriezellfabriken prüfen. Hierzu haben beide Unternehmen eine Absichtserklärung unterzeichnet.

Darüber hinaus haben Volkswagen und der indische SUV-Hersteller Mahindra 2022 eine Kooperationsvereinbarung für MEB-Komponenten unterzeichnet. Mahindra plant, seine Born Electric Platform unter anderem mit Elektromotoren, Batteriesystem-Komponenten und Batteriezellen von Volkswagen auszustatten.

Im Berichtsjahr fiel zudem die Entscheidung, dass der Volkswagen Group Components Standort Kassel zu einem Schlüssellieferanten für die E-Mobilität werden soll. Konkret soll sich die Anzahl der Fertigungslinien für E-Motoren und weitere E-Komponenten in den kommenden vier Jahren verdoppeln.

Weitere Aktivitäten zur Emissionsreduktion in der Lieferkette

Mit dem Einsatz von emissionsreduziertem Stahl möchten wir in Zukunft den CO₂-Fußabdruck unserer Produkte weiter verringern – zunächst im Sport & Luxury Segment. Um den Umstieg auf emissionsreduzierte Stahlprodukte voranzutreiben, ist der Volkswagen Konzern mit ausgewählten Stahlherstellern im Austausch. So besteht unter anderem eine Kooperation zwischen der Konzerntochtergesellschaft Scania und dem Start-up H2 Green Steel. Zudem hat die Volkswagen AG eine Absichtserklärung mit der Salzgitter AG formuliert, mit der Volkswagen zu einem der ersten Abnehmer für deren CO₂-armen Stahl werden soll. Dieser soll ab Ende 2025 auf einer neuen Produktionsroute am niedersächsischen Stammsitz des Unternehmens hergestellt werden.

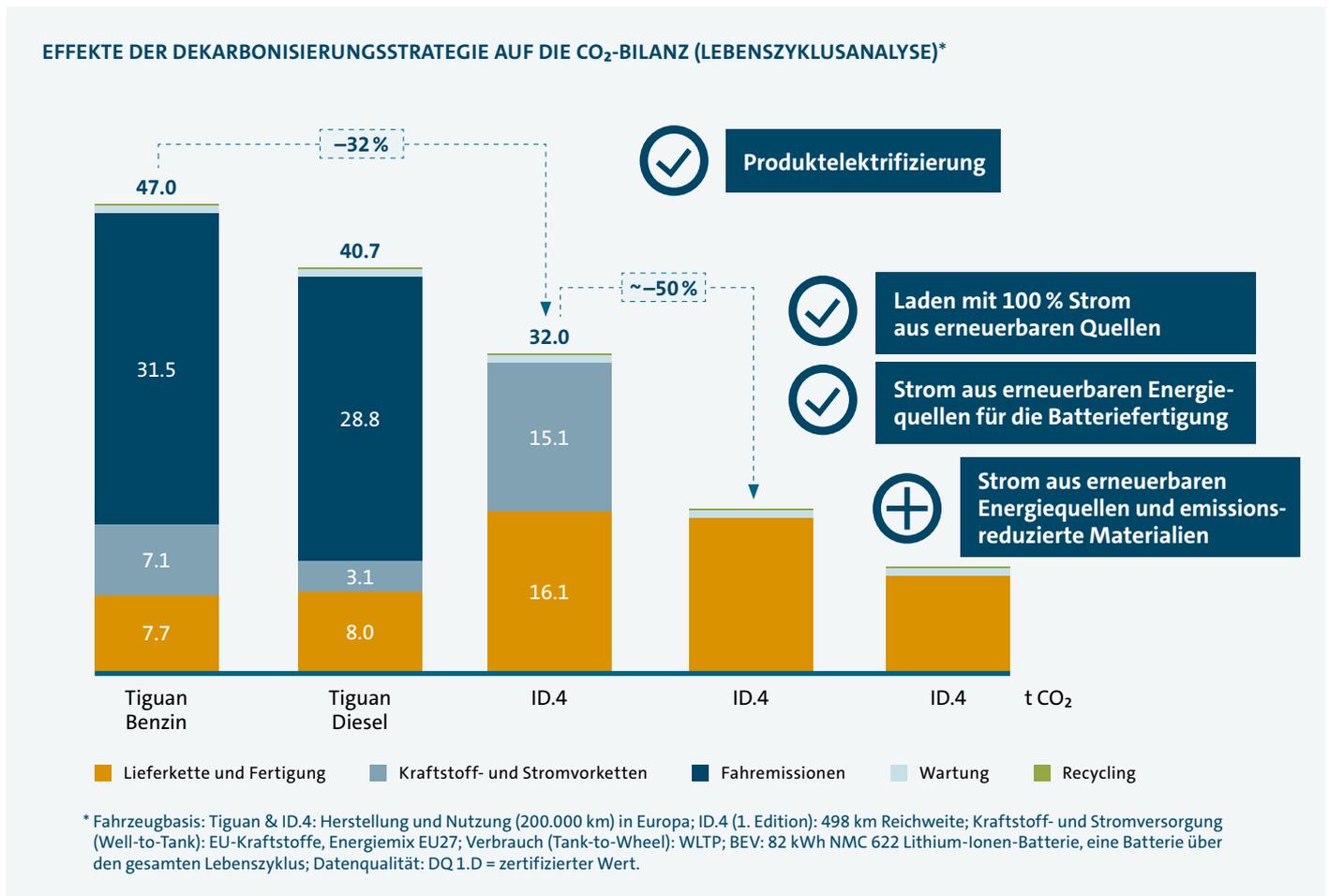
goTOzero Impact Logistics

In der gemeinsamen Initiative „goTOzero Impact Logistics“ setzt sich die Logistik von Konzern und Marken dafür ein, die Ziele des Umweltleitbilds „goTOzero“ zu erreichen. Dabei geht es darum, durch die kontinuierliche Optimierung des Transportnetzwerks und der Logistikprozesse Emissionen zu reduzieren – auch mit den

Mitteln der Digitalisierung. Darüber hinaus wird stetig der Einsatz neuer, emissionsarmer Technologien im Transport von Produktionsmaterialien und Fahrzeugen geprüft und forciert.

Die vom Volkswagen Konzern ergriffenen Maßnahmen für eine zukünftig bilanziell CO₂-neutrale Logistik umfassen beispielsweise 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 der Deutsche Bahn AG und weiteren Bahndienstleistern. So wurden im 3. Quartal 2022 weitere Bahnverkehre in Polen auf Ökostrom umgestellt.

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



Des Weiteren betreibt die Konzernlogistik auf europäischen Seerouten dauerhaft zwei Charterschiffe mit zertifiziertem regenerativen Kraftstoff. Alte Speiseöle und Fette bilden den Rohstoff für den Bio-Treibstoff, der gegenüber herkömmlichen, fossilen Treibstoffen weniger CO₂ verursacht. 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.

Klimaschutz in der Fertigung

Volkswagen will den Ausstoß von Treibhausgasemissionen in der Produktion bis 2030 absolut um 50,4% gegenüber 2018 reduzieren. Dies entspricht gemäß der Science Based Targets Initiative (SBTi) einem 1,5 °C Zielpfad. Bis 2022 konnten die absoluten Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 2018 bereits um 27,2% gesenkt werden. Schlüssel dafür sind die Steigerung der Energieeffizienz und die Umstellung auf eine regenerative Stromversorgung als wichtige Bestandteile der Dekarbonisierungsstrategie. Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, von 2018 bis 2030 Energieeffizienzmaßnahmen umzusetzen, die in Summe 4,9 Mio. MWh Energie an den Fertigungsstandorten einsparen. Bis 2022 konnten bereits 6.443 Maßnahmen in Höhe von 2,4 Mio. MWh umgesetzt werden. Im Zuge der Energiekrise in Europa wurden zusätzliche Maßnahmenpakete beschlossen und teilweise bereits implementiert. Damit helfen wir, den Auswirkungen der Energieknappheit angesichts der aktuellen politischen Lage entgegenzuwirken.

Ein besonderes Augenmerk richtet Volkswagen zudem auf die Umstellung der eigenen Stromerzeugung. So wird die 2019 begonnene Umrüstung der Kraftwerke in Wolfsburg von Steinkohle auf Erdgas die betriebsbedingten Emissionen reduzieren. 2021 konnte eine Gasturbinenanlage im Heizkraftwerk Wolfsburg Nord/Süd in Betrieb genommen werden. Das Projekt zur Umstellung von Steinkohle auf Erdgas im Heizkraftwerk Wolfsburg West befindet sich derzeit in der Errichtungsphase. Der Abschluss der Bau- und Montagetätigkeiten ist für das zweite Quartal 2023 geplant. Durch die derzeitige geopolitische Situation, die sich massiv auf die Energieversorgung niederschlägt, und die damit einhergehende mögliche Gasmangel-situation geht Volkswagen davon aus, dass die ursprünglich avisierte jährliche Einsparung von 1,5 Mio. t CO₂ erst ab dem zweiten Quartal 2024 realisiert werden kann. Bisher konnten anteilige Einsparungen erzielt werden.

Die Versorgung der Werke mit Strom aus erneuerbaren Energien kommt weiter voran. So stieg der Anteil am externen Strombezug innerhalb eines Jahres in den EU-Produktionsstätten von 93,3% auf 99,6%. Bis Ende 2023 sollen alle EU-Standorte mit 100% Strom aus erneuerbaren Energien beliefert werden. Bis 2030 ist dieselbe Zielmarke für alle weltweiten Standorte außerhalb Chinas geplant. Volkswagen treibt die Energiewende auch an den eigenen Standorten voran. So haben wir uns das Ziel gesetzt, bis 2030 1,2 Mio. MWh Strom aus erneuerbaren Energien selbst beziehungsweise in unmittelbarer Nähe der Fertigungsstandorte zu erzeugen. 2022 wurden so bereits 405.735 MWh Strom aus erneuerbaren Energien erzeugt.

Bislang werden 62 Fertigungsstandorte des Konzerns mit externem Strom aus 100% erneuerbaren Energien versorgt. Davon befinden sich 44 Standorte innerhalb der EU und 18 Standorte außerhalb der EU.

54% des gesamten weltweiten Stromverbrauchs der Konzernproduktion (inklusive China) wurde 2022 durch Strom aus erneuerbaren Energien gedeckt. Im Vergleich zum Vorjahr ist das ein Anstieg um 3%. Für die chinesischen Fertigungsstandorte erarbeitet der Volkswagen Konzern derzeit zusammen mit seinen chinesischen Partnern eigene Ziele. Hürden hierbei sind der hohe Anteil der Kohleverstromung im chinesischen Strommix und der nicht liberalisierte Strommarkt.

Durch unsere Anstrengungen in den Bereichen der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energieversorgung betreiben wir bereits heute acht Fertigungsstandorte bilanziell CO₂-neutral (unter Berücksichtigung von Kompensationsmaßnahmen). Dabei handelt es sich um die Standorte Brüssel und Győr (Audi), Zwickau und Dresden (Volkswagen), Zuffenhausen und Leipzig (Porsche), Crewe (Bentley) und Vrchlabi (ŠKODA). Weitere Informationen zu den Zertifizierungen der Energiemanagementsysteme unserer Produktionsstandorte (gemäß ISO 50001 und ISO 14006) finden Sie im Kapitel Umwelt-Compliance-Management.

> Umwelt-Compliance-Management

Schnellladeinfrastruktur ausbauen

Weltweit treiben wir den weiteren Ausbau einer Schnellladeinfrastruktur voran. So hat Volkswagen mit IONITY eine gemeinsame Gesellschaft mit anderen Original Equipment Manufacturers (OEMs) gegründet, mit der bis 2022 europaweit 430 Schnellladestationen an Fernstraßen errichtet wurden. Bis 2025 will das Unternehmen im Verbund mit Partnern rund 18.000 öffentliche Schnellladepunkte in Europa betreiben – fünfmal so viele wie heute und rund ein Drittel des für 2025 prognostizierten Gesamtbedarfs auf dem Kontinent. Dazu werden neben IONITY auch eine Reihe von strategischen Partnerschaften beitragen:

- BP will gemeinsam mit Volkswagen europaweit rund 8.000 Schnellladepunkte aufbauen.
- In Spanien sollen in Kooperation mit Iberdrola vor allem die Hauptverkehrsachsen erschlossen werden.
- In Italien kooperiert Volkswagen mit Enel, um das Schnellladenetzen sowohl an Autobahnen als auch im städtischen Raum auszubauen.

Auch in den USA und in China plant Volkswagen, das öffentliche Schnellladenetzen auszubauen:

- In Nordamerika soll die Ladeinfrastruktur von Electrify America bis 2026 auf mehr als 1.800 Standorte verdoppelt und um 10.000 Schnelllader erweitert werden.
- In China plant Volkswagen über das Joint Venture CAMS insgesamt 17.000 Schnellladepunkte bis 2025.

Bis 2025 sind gemeinsam mit Partnern rund 45.000 Schnellladepunkte in Europa, China und in den USA geplant. Für das Gesamtprogramm in Europa will Volkswagen bis 2025 circa 400 Mio. € aufwenden.

Steigerung der Fahrzeugeffizienz

Systemseitige Angebote sollen die Effizienz des Fahrzeugbetriebes hinsichtlich des Energieverbrauches fördern. Beispielsweise unterstützt die Fahrprofilwahl über eine Option das kraftstoffsparende Fahren. Zusätzlich gibt es bei manuell geschalteten Fahrzeugen Empfehlungen für Gangwechsel, die Auswahl einer ökologischen Routenplanung in Navigationssystemen und Spritspartipps.

E-Autos künftig Teil der Energiesysteme

Volkswagen plant, das Elektroauto künftig in private, geschäftliche und öffentliche Energiesysteme zu integrieren. Regenerativer Strom aus der Solaranlage kann dann im Fahrzeug gespeichert und bei Bedarf wieder in das Hausnetz zurückgespeist werden. Im Berichtsjahr hat das Unternehmen in diesem Zusammenhang zwei Pilotprojekte angestoßen. So haben unsere Tochtergesellschaft Elli, die Elia-Gruppe und ihr Start-up re.alto eine gemeinsame Absichtserklärung unterschrieben. In den nächsten Jahren wollen die Partner Lösungen erarbeiten, um zuvor ermittelte Hindernisse bei der Integration von Elektroautos in Energiesysteme zu überwinden. Und in einem Pilotprojekt in Sachsen erproben Elli und der regionale Verteilnetzbetreiber MITNETZ STROM die smarte Netzintegration von E-Fahrzeugen. Volkswagen plant außerdem, ein Gesamtpaket mit allen technischen Modulen und digitalen Diensten für das bidirektionale Laden anzubieten.

Elektrofahrzeuge CO₂-neutral übergeben

Wir haben als freiwillige Maßnahme beschlossen, eine Reihe von Elektrofahrzeugen des Konzerns bilanziell CO₂-neutral an unsere Kunden zu übergeben. Auf diese Weise wollen wir ihnen, sofern sie sich für einen Ökostromvertrag für das Laden entscheiden, eine bilanziell nahezu vollständig CO₂-neutrale Mobilität ermöglichen. Solange wir CO₂-Emissionen nicht überall vermeiden können und erneuerbare Energien nicht überall einsetzbar sind, geschieht dies über freiwillige Kompensation der verbleibenden Treibhausgasemissionen aus der Lieferkette, Produktion und Logistik. Das gilt für MEB-Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, SEAT und ŠKODA in Europa. Durch die Elektrifizierung und die bilanziell CO₂-neutrale Auslieferung in Europa rechnen wir mit einem steigenden Kompensationsbedarf für die nächsten Jahre. Im Jahr 2022 belief sich dieser für den Konzern auf 5,9 Mio. t CO₂.

Im Rahmen der bilanziell CO₂-neutralen Übergabe gleichen wir die nicht vermeidbaren Emissionen aus den Lebenszyklusphasen, zum Beispiel aus Lieferkette oder Produktion, durch Klimaschutzprojekte mit hohen Zertifizierungsstandards aus. Hierzu gehören etwa der „Verified Carbon Standard“ (VCS), die „Climate, Community and Biodiversity Standards“ (CCB Standards) oder der „Gold Standard“.

Ergänzend zu externen Zertifizierungsstandards beurteilen wir Kompensationsprojekte zur Qualitätssicherung auch nach eigenen Kriterien, welche im übernächsten Absatz erläutert werden.

CO₂-Fonds fördert Dekarbonisierung eigener Prozesse

Bis zu 25 Mio. € fließen jährlich in einen internen CO₂-Fonds. Damit fördert der Volkswagen Konzern weltweit anteilig Projekte, die einen Beitrag zur Senkung der Treibhausgasemissionen leisten und auf möglichst viele Standorte, Marken und Gesellschaften übertragbar sind. Ein Projekt, das 2022 auf diese Weise gefördert wurde, ist „goTOzero Retail“. Das markenübergreifende Team hinter dem Projekt möchte die Umweltpformance von Händlern und weiteren Partnern verbessern. So wurde unter anderem eine Roadmap zur Reduzierung von CO₂-Emissionen im Handel verabschiedet. Ausgangspunkt hierfür ist mehr Transparenz darüber, wo im Händlernetzwerk welche Emissionen anfallen. Konkret arbeitet das Team entlang dreier Handlungsfelder. Erstens soll die Kundenwahrnehmung am Point of Sale im Hinblick auf Nachhaltigkeit verbessert und Händler sollen befähigt werden, vor Ort Emissionen und Ressourcen einzusparen. Zweitens soll ein Steuerungsmechanismus entwickelt werden, um das Händlernetzwerk systematisch zu transformieren und CO₂-Reduktionsziele umzusetzen. Und drittens sollen die Fortschritte aus dem Projekt regelmäßig intern und extern kommuniziert werden. Zu den geplanten Maßnahmen gehören unter anderem eine Zertifizierung von Händlern hinsichtlich ihrer Umweltleistung, ein KPI-Dashboard und die jährliche Evaluation der CO₂-Emissionen im Retail-Netzwerk sowie ein Handbuch und webbasierte Trainingsangebote für Händler. Weitere Gelder des CO₂-Fonds flossen im Berichtsjahr in die Forschung zu Kunststoffzyklen und in den Austausch von Komponenten wie Belüftungsanlagen oder Beleuchtung, um auf diese Weise Energie einzusparen.

Joint Venture für Kompensationsprojekte hat Arbeit aufgenommen

Wir halten den Schutz natürlicher CO₂-Senken für eine wichtige Aufgabe, Maßnahmen in diesem Bereich sollten sowohl skalierbar sein als auch die Zusätzlichkeit und Dauerhaftigkeit atmosphärischer Kohlenstoffbindung sicherstellen können. Um unser Engagement im Bereich von Klimaschutzprojekten zu untermauern und eigene Projekte nach den höchsten Standards zu entwickeln, haben die VW Kraftwerk GmbH und ClimatePartner GmbH ein Joint Venture (JV) gegründet: die Volkswagen ClimatePartner GmbH. Sie entwickelt und finanziert zertifizierte Klimaschutzprojekte, die dem anerkannten Ausgleich von CO₂-Emissionen dienen. Eine zentrale Anforderung an alle Projekte ist, dass sie höchsten Qualitätsstandards entsprechen. Daher übernimmt das JV auch die Steuerung hinsichtlich der Qualitätssicherung. Kernaspekte sind die Zusätzlichkeit, Genauigkeit und Permanenz der Emissionsreduktionen, die sozio-ökonomische und ökologische Vorteilhaftigkeit für die Region sowie die regelmäßige Überprüfung durch unabhängige Dritte. Initiale Projektstandards sind der VCS, der CCBS sowie der GS. Das JV hat 2022 seine operative Arbeit aufgenommen und legt seinen Fokus dabei auf Waldschutzprojekte und naturbasierte Lösungen. Begleitet wird es von einem eigens eingerichteten unabhängigen Projektbeirat.

Einsatz für tropische Regenwälder

Volkswagen ist im Berichtsjahr als erster Automobilhersteller der LEAF-Koalition (Lowering Emissions by Accelerating Forest Finance) beigetreten. Die Initiative setzt sich gemeinsam mit Regierungen und Unternehmen weltweit für den Schutz tropischer Regenwälder ein und leistet somit einen wichtigen Beitrag, um die Pariser Klimaziele zu erreichen, Biodiversität zu schützen und eine nachhaltige Entwicklung zu realisieren.

INVESTITIONEN UND PARTNERSCHAFTEN AUSBAUEN

Kein Unternehmen kann die großen Herausforderungen unserer Zeit alleine lösen. Dafür braucht es tragfähige Partnerschaften und sektorübergreifende Allianzen. Auch der Volkswagen Konzern setzt im Kontext der Dekarbonisierung auf die Zusammenarbeit mit Dritten.

Innovationen fördern: Kooperation mit EIT InnoEnergy

Ende 2021 ist Volkswagen eine strategische Partnerschaft mit EIT InnoEnergy eingegangen, einem der weltweit führenden Innovations-treiber für die Energiewende. Gemeinsam wollen die Unternehmen Technologien und Geschäftsmodelle fördern, die einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Transportsektors leisten und die Wende zur Elektromobilität beschleunigen. So sollen beispielsweise Investitionen in vielversprechende Start-ups getätigt werden, die in diesem Bereich aktiv sind. Im Zuge der Partnerschaft ist Volkswagen Anteilseigner von EIT InnoEnergy geworden.

Dekarbonisierung vorantreiben: Corporate Venture Capital Fonds

Mit einem Corporate Venture Capital (CVC)-Fonds will Volkswagen ab 2023 mit einem Volumen von über 300 Mio. USD die Dekarbonisierung innerhalb und außerhalb des Konzerns weiter vorantreiben. Im Fokus stehen die Bereiche Verkehr, Energie und Werkstoffe. Der Fonds soll Innovationen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Mobilität fördern und als technologischer Multiplikator für die Dekarbonisierung des zukünftigen Businessmodells der Volkswagen Group dienen. Er richtet sich an Start-ups in der Früh- und Wachstumsphase mit einem Investitionsfokus in den USA und Europa (einschließlich Israel). Der Fonds soll mit einer marktüblichen Laufzeit von zehn Jahren aufgesetzt und von einem unabhängigen Managementteam verwaltet werden. Neben Volkswagen soll der Fonds auch weiteren ausgewählten Investoren offenstehen.

EU zu Vorreiter für Klimaschutz machen: Engagement in der CEO Alliance

Die „CEO Alliance for Europe’s Recovery, Reform and Resilience“ ist eine paneuropäische und sektorübergreifende Allianz großer Konzerne mit Sitz in Europa, die sich ausdrücklich zum Green Deal der EU und zu den damit verbundenen Klimaschutzziele bekennen. Die CEO Alliance unterstützt das Ziel, die EU zur weltweit führenden Region im Klimaschutz zu machen, Investitionen zu beschleunigen, Innovationen voranzutreiben und damit zukunftssichere Jobs zu schaffen. Oliver Blume, neuer Vorstandsvorsitzender des Volkswagen Konzerns, hat das Commitment zur CEO Alliance im Berichtsjahr noch einmal bekräftigt.

Aktuell arbeiten die 13 Mitgliedsunternehmen an mehr als zehn gemeinsamen Projekten. Im letzten Jahr neu hinzugekommen sind ein Projektkonzept zum Potenzial digital vernetzter Systeme, eines zum Aufbau einer europäischen Wertschöpfungskette für Photovoltaik und eines zu nachhaltigen Finanzierungen und Investitionen. Darüber hinaus arbeitet die CEO Alliance weiterhin an einer EU-weiten Ladeinfrastruktur für Schwerlastkraftwagen, integrierten Energiesystemen, nachhaltigen Gebäuden, E-Bussen für Europa, einer Wertschöpfungskette für grünen Wasserstoff und der Produktion von grünem Stahl.

Die CEO Alliance unterstützt das „Fit for 55“-Programm der EU-Kommission und schlägt rasche Maßnahmen zur Dekarbonisierung von Mobilität und Verkehr, zur Transformation des Gebäudesektors sowie eine zügige Dekarbonisierung des Energiesystems in der EU vor. Zudem spricht sich die CEO Alliance für eine CO₂-Bepreisung über Branchen- und Ländergrenzen hinweg aus und fordert politische Entscheidungsträger in Europa dazu auf, ein deutliches Preissignal zu setzen und das EU-Emissionshandelssystem kontinuierlich weiterzuentwickeln.

AMBITIONIERTE DEKARBONISIERUNGSZIELE DEFINIEREN UND VERFOLGEN

Bis zum Jahr 2050 will der Volkswagen Konzern ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen sein. Für die Erreichung dieses Ziels sind neben CO₂-Reduktionsmaßnahmen und der Umstellung auf erneuerbare Energien auch Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

Um **50,4%**

sollen die produktionsbedingten CO₂-Emissionen bis 2030 sinken.

Im Berichtsjahr hat der Volkswagen Konzern sein Ziel für die Reduzierung von CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2030 in der Produktion erhöht. So will der Konzern die produktionsbedingten CO₂-Emissionen seiner Pkw und leichten Nutzfahrzeuge bis 2030 um 50,4% senken – verglichen mit dem Basisjahr 2018. Bisher hatte der Konzern hier eine Reduzierung von 30% angestrebt. Die Science Based Targets Initiative (SBTi) hat dem Volkswagen Konzern im Berichtsjahr bestätigt, dass das Unternehmen mit seiner Zielsetzung für die Produktionsphase (Scope 1 und 2) die Bedingungen zur Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius erfüllt. Die konzernweite Produktion leistet mit ihren verschärften CO₂-Einsparzielen auch einen Beitrag, um die gesamten Klimaziele der Volkswagen AG zu erreichen. Das Ziel, die CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase (Scope 3) um

30% zu reduzieren, hat die SBTi dem Volkswagen Konzern als konform mit der Begrenzung der Erderwärmung auf 2 Grad Celsius bestätigt. Bis 2030 will das Unternehmen 30% weniger CO₂ im Durchschnitt pro Fahrzeug (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) über den gesamten Lebenszyklus ausstoßen als 2018. Die Ziele sollen durch reine CO₂-Reduktion erreicht werden.

Dekarbonisierungsziele wurden darüber hinaus auch im Bereich der schweren Lkw und Busse formuliert, welche Unterziele für den Konzern darstellen. Beispielsweise verpflichtet sich Scania, seine absoluten Scope-1- und Scope-2-Treibhausgasemissionen bis 2025 um 50% gegenüber dem Basisjahr 2015 zu reduzieren. 2022 kündigte das Unternehmen außerdem an, seine Lieferkette bis 2030 weitestgehend zu dekarbonisieren. Das betrifft die wichtigsten Produktionsmaterialien und größten Emissionsquellen Batterien, Stahl, Aluminium und Gusseisen. Die Scope-3-Treibhausgasemissionen aus der Nutzung der verkauften Fahrzeuge sollen bei Scania bis 2025 um 20% pro Fahrzeugkilometer sinken, ebenfalls ausgehend vom Basisjahr 2015. Die SBTi hat Scania bestätigt, dass diese Ziele einem Niveau entsprechen, das eine Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius ermöglicht. Auch MAN hat im Berichtsjahr eine SBTi-Zertifizierung seines Dekarbonisierungsziels erhalten. Zusätzlich haben sich Scania und MAN zum Net-Zero-Standard der SBTi verpflichtet.

Das Ambitionsniveau bei den Dekarbonisierungszielen gilt als Mindestanforderung für die Konzernmarken, die sich selbst auch höhere Ziele stecken können. Die Ambitionen der einzelnen Marken zeigt die folgende Grafik.

DEKARBONISIERUNGSZIELE DER KONZERNMARKEN VON 2018 BIS 2030 (DKI)

	 Nutzfahrzeuge	 SKODA	 SEAT	 Audi	 PORSCHE
-40% ¹	-40% ¹	-40% ¹	-50% ¹	-40% ²	Net Carbon Neutrality ^{3,4}

¹ Ziel gilt für EU27+3.

² Ziel gilt für die Regionen EU, US und China exklusive Completely-Knocked-Down-Produktion.

³ Ziel gilt weltweit – Kompensationen sind neben CO₂-Reduktionen und -Abbau Teil der Dekarbonisierungsstrategie von Porsche.

⁴ Ab 2030 soll die gesamte Wertschöpfungskette der dann neu in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge (Herstellung, Nutzung und Verwertung der Fahrzeuge) von Porsche bilanziell CO₂-neutral sein.

Dekarbonisierungsindex zur Messbarkeit der Zielerreichung

Mit dem Dekarbonisierungsindex (DKI) verfügen wir über ein aussagekräftiges Messinstrument, das unsere Fortschritte und Zwischenergebnisse auf diesem Gebiet öffentlich und nachvollziehbar macht. Der DKI bemisst sich nach den CO₂-Emissionen der Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und USA während des gesamten Lebenszyklus. Die Nutzungsphase wird hierbei über 200.000 km und unter Bezugnahme auf regionsspezifische Flottenwerte ohne gesetzliche Flexibilitäten berechnet. Die CO₂-Intensität des Ladestroms der elektrifizierten Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis von regionsspezifischen Strommixen berechnet. Die Wartung der Fahrzeuge wird hier nicht berücksichtigt. Unsere Fahrzeug-Ökobilanzen, die als Datengrundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recyclingemissionen genutzt werden, sind von externer und unabhängiger Seite nach der Norm ISO 14040 verifiziert worden.

DEKARBONISIERUNGSINDEX (DKI)

Der DKI misst die durchschnittlichen Emissionen von CO₂ und CO₂-Äquivalenten der Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und USA während des gesamten Lebenszyklus und wird in Tonnen CO₂ pro Fahrzeug angegeben. Er beinhaltet sowohl die direkten und indirekten CO₂-Emissionen der einzelnen Produktionsstandorte (Scope 1 und 2) als auch alle weiteren direkten und indirekten CO₂-Emissionen im Lebenszyklus der Fahrzeuge (Scope 3).

Die DKI-Berechnungsmethodik wird in Abhängigkeit von internen und externen Anforderungen wie etwa neuen Prüfzyklen für Flottenemissionen regelmäßig angepasst. Für die Darstellung einer methodisch konsistenten Zeitreihe können daher auch bereits veröffentlichte DKI-Werte auf die neue Methodik angepasst und somit geändert werden.

Im Berichtsjahr betrug der DKI-Wert im Durchschnitt 48,0 t CO₂ pro Fahrzeug. Im Vergleich zu dem für 2021 auf Grund der Änderung von Berechnungsprämissen (zum Beispiel erstmalige Berücksichtigung regionsspezifischer Ökobilanzen für chinesische Modelle) angepassten Wert bedeutet dies eine Reduktion um 0,4 t CO₂ pro Fahr-

zeug. Das heißt, Emissionsanstiege in einzelnen Lebenszyklusphasen wurden überkompensiert: Durch eine spezifischere Datenbasis haben sich die bilanzierten Emissionen im DKI um 0,6 t CO₂/Fzg. im Jahr 2022 vermindert. Außerdem haben Projekte in der Supply Chain (bspw. Closed-Loop-Führung von Aluminium-Schrotten und erneuerbare Energie für die Batteriezellfertigung) und unsere Grünstrommaßnahme in der Nutzungsphase zu einer Reduktion der Gesamtemission im DKI um 0,4 t CO₂/Fzg. geführt. Damit zeigt die Elektrifizierung des Portfolios kombiniert mit dem Einsatz von erneuerbaren Energien in Produktion und Nutzungsphase Wirkung.

TRANSPARENZ ZU CO₂-EMISSIONEN ALS BASIS FÜR VERBESSERUNGEN

Wir erheben jährlich mit dem Scope-1-bis-3-Inventar entsprechend den Vorgaben des international anerkannten Greenhouse Gas (GHG) Protocols den CO₂-Fußabdruck des Konzerns. Daraus können wir den Erfolg unserer Maßnahmen ablesen, aber auch die weiter bestehenden Handlungspotenziale erkennen.

Nicht dargestellt sind zusätzliche CO₂-Kompensationsprojekte, zum Beispiel für die CO₂-neutrale Übergabe von Elektrofahrzeugen. Das Kompensations-Volumen im Berichtsjahr umfasste 5,9 Mio. t CO₂. Dies entspricht 0,9 t CO₂ pro Fahrzeug für alle im Dekarbonisierungsindex enthaltenen Fahrzeuge.

In Übereinstimmung mit den vom World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) und vom World Resources Institute veröffentlichten Scope-3-Standards berichten wir im Jahr 2022 CO₂-Emissionen zu 13 der insgesamt 15 Scope-3-Kategorien. Demnach entstehen circa 20% des gesamten Scope-3-Aufkommens in der Emissionskategorie „Beschaffte Güter und Dienstleistungen“ sowie 73,0% in der „Nutzungsphase“ (Well-to-Wheel). Zur Berechnung der Emissionen der Nutzungsphase werden im DKI und im Scope-3-THG-Inventar Flottenwerte ohne gesetzliche Flexibilitäten genutzt.

Die Berechnung der CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase des Scope-3-THG-Inventars basiert auf einem Konzernflottenwert, der den globalen Fahrzeugbestand für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in den drei großen Regionen (Europa [EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island], USA, China) repräsentiert. Um ein möglichst vollständiges Bild zu erhalten, erfassen wir in dieser Kategorie zusätzlich auch die Emissionen, die bei der Herstellung und dem Transport der Kraftstoffe (Well-to-Tank) entstehen.

CO₂-Flottenemissionen Europa (EU27+2)¹

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

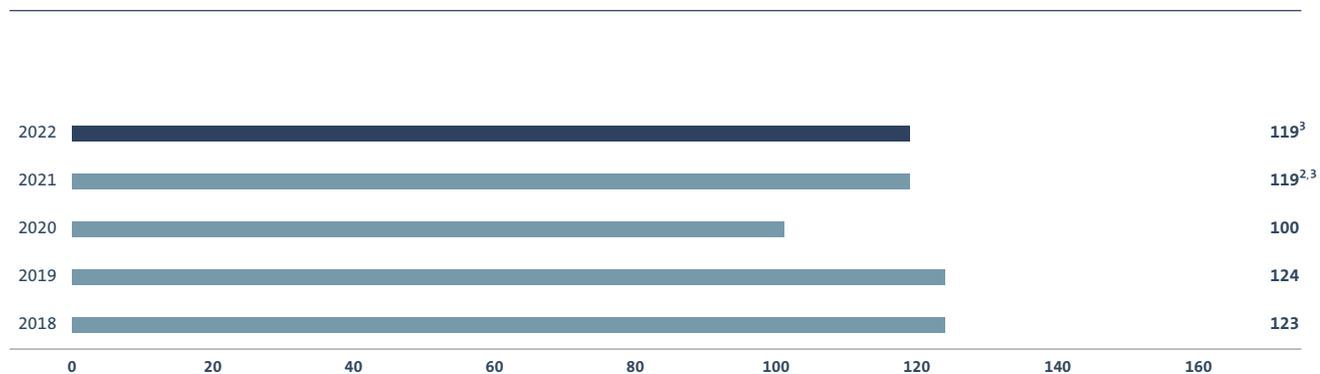
Die EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns hat im Berichtsjahr gemäß den gesetzlichen Berechnungsgrundlagen im Durchschnitt 193 g CO₂/km (WLTP)² gegenüber einem

gesetzlichen Zielwert von 199 g CO₂/km (WLTP)² 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 voraussichtlich (vorbehaltlich der Veröffentlichung im EU-Amtsblatt) ab 2025: Demnach schreibt die EU-Kommission eine CO₂-Reduktion von 15 % vor, was für unsere EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge einem CO₂-Zielwert von unter 184 g CO₂/km entspricht. Für das Jahr 2030 wurde eine Absenkung von 50 % festgelegt, dies entspricht einem CO₂-Zielwert von unter 108 g CO₂/km. Wir gehen davon aus, dass unsere EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge das Ziel für 2025 erfüllen und das Ziel für das Jahr 2030 übererfüllen kann. Für das Jahr 2035 gilt ein CO₂-Reduktionsziel von 100 % für leichte Nutzfahrzeuge.

In den Märkten Vereinigtes Königreich und Schweiz/Liechtenstein wurden die gesetzlichen Vorgaben von den Flotten der leichten Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns für das Berichtsjahr erreicht. Die Flotte der Pkw des Volkswagen Konzerns hat die gesetzlichen Vorgaben für das Berichtsjahr in der Schweiz knapp verfehlt. Die Zielvorgabe für den mit anderen Herstellern gebildeten CO₂-Pool im Vereinigten Königreich wurde jedoch erreicht.

CO₂-EMISSION DER EUROPÄISCHEN (EU27+2) PKW-NEUWAGENFLOTTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

in Gramm pro Kilometer (WLTP)



¹ Definition EU27+2: Belgien, Malta, Bulgarien, Niederlande, Dänemark, Österreich, Deutschland, Polen, Estland, Portugal, Finnland, Rumänien, Frankreich, Slowakei, Griechenland, Slowenien, Irland, Spanien, Italien, Schweden, Kroatien, Tschechien, Lettland, Ungarn, Litauen, Luxemburg, Zypern + Island, Norwegen.

² Die Berechnung der CO₂-Flottenemissionen seitens der EU-Kommission wurde 2021 von NEFZ auf WLTP umgestellt.

³ Vorbehaltlich der Bestätigung der CO₂-Daten im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission.

CO₂-Flottenemissionen USA

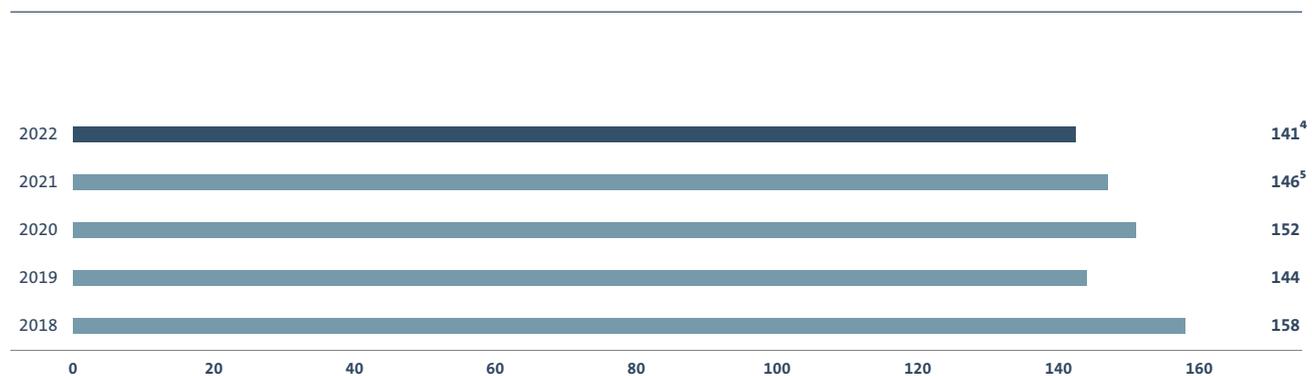
In den Vereinigten Staaten von Amerika ist die Emissionsgemeinschaft – bestehend aus den Konzernmarken Volkswagen Pkw, Audi, Lamborghini, Bentley und Porsche – verpflichtet, die Vorschriften der zwei Regulierungen Greenhouse Gas (GHG) und Corporate Average Fuel Economy (CAFE) einzuhalten. Aufgrund der 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 2022 (interner Datenstand September 2022) der Flotten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge liegt im Durchschnitt bei 141 g CO₂/km (Modelljahr 2021: 146 g CO₂/km) gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 136 g CO₂/km (Modell-

jahr 2021: 142 g CO₂/km). Durch die Anwendung der gesetzlichen Flexibilität in GHG und CAFE sowie extern erworbener Credits konnte der Volkswagen Konzern die geltenden Vorgaben – vorbehaltlich der Bestätigung durch die Behörden – für das Modelljahr 2021 einhalten. Der für das Modelljahr 2022 genannte Wert versteht sich ebenfalls vorbehaltlich der Bestätigung durch die Behörde Environmental Protection Agency (EPA).

Für das Jahr 2025 gehen wir in den USA von einem CO₂-Zielwert von circa 110 g CO₂/km aus und rechnen damit, dass wir dieses Ziel erreichen. Für 2030 werden wir den Elektrofahrzeug-Anteil unserer Neuwagenflotte auf deutlich über 50% erhöhen und sind damit im Zielkorridor der aktuellen Administration.

CO₂-EMISSION NACH GHG FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE DES VOLKSWAGEN KONZERNS IN DEN USA

in Gramm pro Kilometer für das Modelljahr



⁴ Vorbehaltlich der Einreichung des Final MY Reports MY22 und der anschließenden Bestätigung durch EPA und California Air Resources Board (CARB) (interner Datenstand September 2022).

⁵ Vorbehaltlich der Bestätigung durch EPA und CARB (Final MY Report MY21 eingereicht, aber noch nicht bestätigt).

DEKARBONISIERUNGSZIELE ERREICHEN

Um die Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Volkswagen Produkte zu beeinflussen, stehen uns vor allem zwei Hebel zur Verfügung: die Elektro-Offensive des Konzerns und die Erneuerbare-Energien-Strategie. Rund 90% der angestrebten Dekarbonisierung des Konzerns sind über die Elektrifizierung der Flotte und den Umstieg auf regenerativ erzeugten Strom realisierbar. Ob wir unsere Zielsetzungen in diesen Bereichen erfüllen, tracken und steuern wir übergeordnet.

Die Verantwortung für unser Dekarbonisierungsprogramm und die Zielerreichung trägt der Konzernsteuerkreis Nachhaltigkeit. Für die Strategie- und Zielentwicklung sowie die Umsetzung des Programms und der Flottencompliance ist die KSK Fleet Compliance und ein eigens gegründetes Projekthaus Dekarbonisierung zuständig. Ihm gehören Experten aller Marken und relevanten Fachbereiche an. In einem festgelegten Prozess, der von der Leitung des Projekthauses Dekarbonisierung und der KSK Fleet Compliance gesteuert wird, überprüfen wir die Maßnahmen, mit denen wir das Ziel der Dekarbonisierung erreichen können. Alle Produktionsstandorte sowie die Marken und Regionen haben Dekarbonisierungsroadmaps erstellt. Mit einem Trackingsystem wird der Grad der Zielerreichung gemessen. Verfehlen wir unser Ziel, setzen wir Korrekturmaßnahmen um.

Die schweren Nutzfahrzeuge der TRATON SE haben einen erheblichen CO₂-Fußabdruck und sind deshalb Bestandteil eines eigenen Dekarbonisierungsprogramms, das mit dem bestehenden Dekarbonisierungsprogramm für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge über Schnittstellen verbunden ist. Das Programm und die damit verbundenen Maßnahmen sollen Fortschritte bei der Reduzierung von Treibhausgasemissionen ermöglichen.

Integraler Bestandteil unseres Dekarbonisierungscontrollings sind die Instrumente interner CO₂-Bepreisung. So arbeiten wir im Rahmen der Portfoliosteuerung mit Schattenpreisen, um emissionsbedingte Risiken in strategische Entscheidungsprozesse zu integrieren, sowie mit einem internen Emissionshandel, um Reduktionspfade der CO₂-Flottencompliance zu optimieren. Im Dekarbonisierungsprogramm bewerten wir die Effizienz von Reduktionsmaßnahmen mithilfe von Vermeidungskosten und aggregieren diese in einer Vermeidungskostenkurve. Im Zuge dessen arbeiten wir aktuell mit einem internen CO₂-Preis beziehungsweise Vermeidungskosten von bis zu 20 € pro t CO₂. Dieser Wert wird auf Basis der Zielerreichung jährlich überprüft und durch einen Vorstandsbeschluss angepasst.

KENNZAHLEN DEKARBONISIERUNG

Kennzahl	Einheit	2022	2021	Hinweise und Kommentare
Dekarbonisierungsindex WLTP strategische Kennzahl	t CO ₂ /Fzg.	48,0	48,4 (45,9)	Pkw-produzierende Marken und leichte Nutzfahrzeuge produzierende Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und USA. Durch eine spezifischere Datenbasis haben sich die bilanzierten Emissionen im DKl um 0,6 t CO ₂ /Fzg. im Jahr 2022 vermindert. Außerdem haben Projekte in der Supply Chain (bspw. Closed-Loop-Führung von Aluminium-Schrotten und erneuerbare Energie für die Batteriezellfertigung) und unsere Grünstrommaßnahme in der Nutzungsphase zu einer Reduktion der Gesamtemission im DKl um 0,4 t CO ₂ /Fzg. geführt. Die Berechnung der CO ₂ -Einsparung des Aluminium-Closed-Loop wurde aufgrund der Neubewertung der Presswerkverschnitte im Vergleich zum Vorjahr aktualisiert. Der DKl für die Jahre 2021 und 2022 wird ohne Berücksichtigung von Kompensationsmaßnahmen ausgewiesen. Um eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen, wurde der 2021 berichtete DKl (45,9 t CO ₂ /Fzg.) an neue Berechnungsprämissen angepasst.
Durchschnittliche Emissionen Pkw-Neuwagenflotte (strategische Kennzahl)				
EU	g CO ₂ /km	119	119	ab 2022 inklusive Lamborghini und Bentley
USA	g CO ₂ /km	141	147	Emissionsgemeinschaft: Volkswagen Pkw, Audi, Lamborghini, Bentley und Porsche. Prognosewert: Der für das Modelljahr 2022 genannte Wert versteht sich ebenfalls vorbehaltlich der Bestätigung durch die Behörde EPA.
Alternative Antriebstechnologien im Konzern				Produktion Volkswagen Konzern: Volkswagen Pkw, Audi, ŠKODA, SEAT, Volkswagen leichte Nutzfahrzeuge
weltweit				
Gasantrieb (Erd- und Flüssiggas)	Anzahl produzierte Fzg./prozentuale Veränderung	15.387/ -56,3	35.192/ -24,0	
Hybridantrieb	Anzahl produzierte Fzg./prozentuale Veränderung	229.882/ -4,2	239.998/ +18,9	
Elektroantrieb	Anzahl produzierte Fzg./prozentuale Veränderung	580.023/ +35,5	427.946/ +112,2	
Alternative Antriebe (gesamt)	Anzahl produzierte Fzg./prozentuale Veränderung	825.292/ +17,4	703.136/ +56,3	

Kennzahl	Einheit	2022	2021	Hinweise und Kommentare
Europa				EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island
Gasantrieb (Erd- und Flüssiggas)	Anzahl produzierte Fzg./prozentuale Veränderung	15.240/ -56,4	34.917/ -23,6	
Hybridantrieb	Anzahl produzierte Fzg./prozentuale Veränderung	166.415/ -16,2	198.550/ +46,7	
Elektroantrieb	Anzahl produzierte Fzg./prozentuale Veränderung	340.952/ +17,8	289.389/ +65,0	
Alternative Antriebe (gesamt)	Anzahl produzierte Fzg./prozentuale Veränderung	522.607/ 0,0	522.856/ +46,7	
Product Carbon Footprint (DKI)	in t CO ₂ /Fzg.	48,0	48,4 (45,9)	siehe auch Hinweis Dekarbonisierungsindex
THG-Emissionen Scope 1 (absolut) ¹	in Mio. t CO ₂	4,46	4,67	
davon Volkswagen AG	in Mio. t CO ₂	2,02	2,22	
THG-Emissionen Scope 1 (spezifisch)	in kg CO ₂ /Fzg.	415	476	Pkw & leichte Nfz
in der Volkswagen AG	in kg CO ₂ /Fzg.	3.024	3.507	Korrektur Wert 2021 aufgrund fehlerhafter Einheit
THG-Emissionen Scope 2 (absolut) ¹	in Mio. t CO ₂	2,11	2,41	
davon Volkswagen AG	in Mio. t CO ₂	0,11	0,14	
THG-Emissionen Scope 2 (spezifisch)	in kg CO ₂ /Fzg.	236	288	Pkw & leichte Nfz
in der Volkswagen AG	in kg CO ₂ /Fzg.	167	223	
THG-Emissionen Scope 3	in Mio. t CO₂	395,62	364,14	
Kategorie 1: Einge kaufte Güter und Dienstleistungen	in t CO ₂ /in %	80.786.280/ 20,4	58.092.388/ 16,0	Die CO ₂ -Emissionen der Kategorie 1 beziehen sich auf die Supply Chain Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge. Sie wurden auf Basis von 63 produktionsvolumengewichteten Ökobilanzen (Life Cycle Assessment, LCA) berechnet. Im Berichtsjahr 2022 wurden erstmals regionsspezifische LCAs für chinesische Modelle berücksichtigt. Alle Fahrzeug-LCAs (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) sind unabhängig nach ISO 14040/44 zertifiziert worden. Die Berechnung der CO ₂ -Einsparung des Aluminium-Closed-Loop wurde aufgrund der Neubewertung der Presswerkverschnitte im Vergleich zum Vorjahr aktualisiert. Zusätzliche Veränderungstreiber sind ein gestiegenes durchschnittliches Fahrzeuggewicht und eine gestiegene Produktionszahl.
Kategorie 2: Kapitalgüter	in t CO ₂ /in %	6.633.357/ 1,7	5.523.322/ 1,5	Die mit Investitionsgütern verbundenen Emissionen wurden auf der Grundlage einer wirtschaftlichen Input-Output-Analyse unter Verwendung der Investitionsdaten im Geschäftsbericht der Volkswagen AG berechnet.

¹ Scope: In der Konzernbetrachtung sind im Berichtsjahr folgende Standorte nicht enthalten: die vier Servicecenter von Scania (Johannesburg, Narasapura, Kuala Lumpur, Taoyuan City); zwei Standorte von MAN Truck & Bus (Serendah, St. Petersburg); ein Standort in China (Suzhou) und vier weitere, aktuell noch im Bau befindliche Standorte in China (ein Fahrzeugwerk in Hefei, ein Fahrzeugwerk in Changchun sowie zwei weitere Komponentenwerke in Hefei mit geplantem Produktionsstart 2023/2024). Die Werte für den Dezember des Berichtsjahres enthalten einen Schätzwert. Die Schätzwerte des Vorjahres wurden bei der aktuellen Datenerhebung ersetzt.

Kennzahl	Einheit	2022	2021	Hinweise und Kommentare
Kategorie 3: Brennstoff- und energiebezogene Emissionen (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten)	in t CO ₂ /in %	1.034.162/ 0,3	1.224.681/ 0,3	Der konzernweite Energieverbrauch wird jährlich in unserem internen Umweltinformationssystem erfasst und mithilfe von Emissionsfaktoren für die verschiedenen Energieträger aus einer repräsentativen generischen Datenbank in CO ₂ -Äquivalente umgerechnet.
Kategorie 4: Transport und Verteilung (vorgelagert)	in t CO ₂ /in %	4.124.894/ 1,0	3.929.898/ 1,1	Diese Zahl entspricht den CO ₂ -Emissionen aus Energieträgerbereitstellung- und einsatz, sowohl aus eingehenden als auch ausgehenden Transporten sowie Transportprozessen zwischen unseren Standorten weltweit. Transportdaten werden aus internen Transport-IT-Systemen für alle Verkehrsträger sowie manuell erfassten Prozessen abgeleitet. Wert gemäß CDP-Bericht 2022 – der Wert für das Berichtsjahr 2022 wird für die CDP-Berichterstattung 2023 ermittelt.
Kategorie 5: Abfall	in t CO ₂ /in %	909.775/ 0,2	911.348/ 0,3	Das konzernweite Abfallaufkommen wird jährlich in unserem internen Umweltinformationssystem erfasst und mithilfe von Emissionsfaktoren für die verschiedenen Abfallströme aus einer repräsentativen generischen Datenbank in CO ₂ -Äquivalente umgerechnet.
Kategorie 6 ² : Geschäftsreisen	in t CO ₂ /in %	123.816/ 0,0	721.059/ 0,2	Aufgrund des geringen Emissionsanteils (< 0,5 %) erfolgte die bisherige Berechnung auf einem generischen Ansatz. Für das Berichtsjahr 2022 wurden die Emissionen erstmalig nach einem neuen Bewertungsansatz auf Basis der tatsächlichen Flug- und Bahnreisen der Volkswagen AG kalkuliert und auf den Konzern hochgerechnet.
Kategorie 7 ² : Pendeln der Arbeitnehmer	in t CO ₂ /in %	1.099.091/ 0,3	1.096.418/ 0,3	Die CO ₂ -Emissionen basieren auf Aktivitätsdaten, welche in einer spezifischen Umfrage erhoben worden sind, die das Pendeln zu/von unserem größten Standort in Wolfsburg darstellt. Die Berechnung geht von 220 Arbeitstagen pro Jahr und einer Aufteilung auf die Verkehrsträger von 75 % Auto, 10 % Zug (Fernverkehr), 5 % öffentlicher Verkehr (Landverkehr) und 10 % öffentlicher Verkehr (innerstädtisch) aus. Die entsprechenden Emissionsfaktoren für diese vier Verkehrsträger wurden auf der Grundlage externer generischer Datenquellen ermittelt. Die weltweiten pendlerbedingten Scope-3-Emissionen wurden ausgehend von den Wolfsburger Ergebnissen auf Basis der Mitarbeiterzahl hochgerechnet.
Kategorie 8: Angemietete oder geleaste Sachanlagen	in t CO ₂ /in %	413.446/ 0,1	342.703/ 0,1	Die Berechnung basiert auf konzernweiten Zahlungen für Nutzungsrechte an Grundstücken, Bauten und Bauten auf fremden Grundstücken. Die Emissionen für diese Kategorie wurden mit einer wirtschaftlichen Input-Output-Bewertung geschätzt.
Kategorie 9: Transport und Verteilung (nachgelagert)				enthalten in Kategorie 4
Kategorie 10: Verarbeitung der verkauften Produkte				enthalten in Scope 1

² Aufgrund des geringen Emissionsanteils (< 0,5 %) erfolgte die bisherige Berechnung auf einem generischen Ansatz. Eine Weiterentwicklung der Methodik mithilfe spezifischer Bezugsdaten ist für die Emissionen der Kategorie „Business Travel“ im Berichtsjahr erfolgt beziehungsweise für die Emissionen der Kategorie „Commuting“ im Berichtsjahr 2023 geplant.

Kennzahl	Einheit	2022	2021	Hinweise und Kommentare
Kategorie 11: Nutzung der verkauften Produkte	in t CO ₂ /in %	287.767.802/ 72,7	279.380.915/ 76,7	Die CO ₂ -Emissionen umfassen die Well-to-Wheel-Emissionen aller im Jahr 2022 verkauften Pkw und leichten Nutzfahrzeuge bei einer angenommenen Lebenslaufleistung von 200.000 km. Die Berechnung beruht auf den gewichteten durchschnittlichen Flottenemissionen [g CO ₂ /km] in den Hauptmärkten EU27 (plus IS + NO + UK), China und USA nach den aktuell gesetzlich geltenden Fahrzyklen. Für die Berechnung der entsprechenden Well-to-Tank-Emissionen wurden regionsspezifische Emissionsfaktoren für Kraftstoff- und Stromlieferketten aus einer repräsentativen generischen Datenbank verwendet.
Kategorie 12: Umgang mit verkauften Produkten an deren Lebenszyklusende	in t CO ₂ /in %	552.289/ 0,1	747.070/ 0,2	Die CO ₂ -Emissionen der Kategorie 12 beziehen sich auf die potenziellen End-of-Life-Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge. Sie wurden auf Basis von 63 produktionsvolumengewichteten Ökobilanzen (Life Cycle Assessment, LCA) berechnet. Im Berichtsjahr 2022 wurden erstmals regionsspezifische LCAs für chinesische Modelle berücksichtigt. Alle Fahrzeug-LCAs (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) sind unabhängig nach ISO 14040/44 zertifiziert worden.
Kategorie 13: Vermietete oder verleaste Sachanlagen	in t CO ₂ /in %	9.162.826/ 2,3	10.619.440/ 2,9	Die Berechnung basiert unter anderem auf konzernweit erhaltenen Zahlungen für Nutzungsrechte an Grundstücken, Bauten und Bauten auf fremden Grundstücken. Die Emissionen für diese Kategorie wurden mit einer wirtschaftlichen Input-Output-Bewertung geschätzt.
Kategorie 14: Franchise	in t CO ₂ /in %	3.009.100/ 0,8	1.550.000/ 0,4	Aufgrund des geringen Emissionsanteils (< 0,5 %) erfolgte die bisherige Berechnung auf einem generischen Ansatz. Ab dem Berichtsjahr 2022 basiert die Berechnung auf einer jährlichen Evaluation der CO ₂ -Emissionen der Handels- und Servicepartner des Volkswagen Konzerns auf Basis der Energieverbräuche der Standorte und länderspezifischer Emissionsfaktoren. Letztere stammen aus einer repräsentativen generischen Datenbank.

EU-TAXONOMIE

Ökologisch nachhaltig wirtschaften – das ist eine der zentralen Herausforderungen unserer Zeit. Die EU hat Kriterien definiert, um den Grad der ökologischen Nachhaltigkeit von Unternehmen zu bestimmen: Wir gestalten mit unseren taxonomiekonformen Investitionen in Entwicklungsleistungen und Sachanlagen bereits heute die Zukunft im Sinne der EU-Taxonomie ökologisch nachhaltig.

HINTERGRÜNDE UND ZIELE

Im Rahmen des European Green Deal hat die Europäische Union (EU) die Themen Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit in das Zentrum ihrer politischen Agenda gerückt, um bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Der Finanzsektor soll entscheidend dazu beitragen, dieses Ziel zu verwirklichen. Dazu hat die EU im Jahr 2021 die „Strategie zur Finanzierung einer nachhaltigen Wirtschaft“ veröffentlicht. Sie zielt darauf ab, die Finanzierung der Transformation zu einer nachhaltigen Wirtschaft zu unterstützen, und enthält Vorschläge für Maßnahmen in den Bereichen Finanzierung des Übergangs zur Nachhaltigkeit, Inklusivität, Widerstandsfähigkeit und Beitrag des Finanzsektors sowie globale Ambition. Sie basiert auf dem EU-Aktionsplan zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums von 2018 und enthält neben den Bausteinen „Offenlegungen“ und „Instrumente“ als wesentlichen Baustein die EU-Taxonomie (Verordnung (EU) 2020/852 und zugehörnde erlassene delegierte Rechtsakte).

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem für nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten. Eine Wirtschaftstätigkeit gilt als taxonomiefähig (eligible), wenn sie in der EU-Taxonomie aufgeführt ist und somit potenziell zur Verwirklichung mindestens eines der folgenden sechs Umweltziele beitragen kann:

- Klimaschutz
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme.

Sie ist erst dann als ökologisch nachhaltig, also als taxonomiekonform (aligned), einzustufen, wenn alle der folgenden drei Bedingungen erfüllt sind:

- Erbringung eines substanziellen Beitrags zu einem der Umweltziele durch Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Bewertungskriterien, zum Beispiel Höhe der CO₂-Emissionen für das Umweltziel Klimaschutz.
- Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Do-No-Significant-Harm(DNSH)-Kriterien, die verhindern, dass es zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer anderer Umweltziele kommt, zum Beispiel durch die Produktion oder das Produkt.
- Einhaltung von Rahmenwerken zum Mindestschutz (Minimum Safeguards), die für alle Wirtschaftstätigkeiten gelten und sich vor allem auf Menschenrechte, Sozial- und Arbeitsstandards beziehen.

Der Volkswagen Konzern unterstützt das übergeordnete Ziel der EU. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und richten unsere eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen zu sein.

BERICHTERSTATTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2022

Der Volkswagen Konzern hat gemäß EU-Taxonomie für das Geschäftsjahr 2022 über die beiden Umweltziele Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel zu berichten, die Kriterien zu den übrigen vier Umweltzielen sind von der EU noch nicht definiert. Die Angaben zu den Umsatzerlösen, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben beziehen sich auf die mittels Vollkonsolidierung in den Abschluss des Volkswagen Konzerns einbezogenen Gesellschaften. Dementsprechend sind Volumina und Finanzdaten unserer chinesischen Joint Ventures nicht berücksichtigt.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die noch Auslegungsunsicherheiten unterliegen und die bei späterer Klarstellung durch die EU zu Änderungen in der Berichterstattung führen könnten. Es besteht letztlich das Risiko, dass die als taxonomiekonform ausgewiesenen Kennzahlen anders zu beurteilen wären. Unsere Interpretation ist nachstehend dargestellt.

WIRTSCHAFTSAKTIVITÄTEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Mit der Konzernstrategie „NEW AUTO“ – Mobility for generations to come bereiten wir uns auf die globalen Veränderungen der Mobilität vor und treiben damit die Transformation von Volkswagen in ein softwareorientiertes Unternehmen maßgeblich voran. Ressourceneinsatz und Emissionen unseres Produktportfolios sowie unserer Standorte haben dabei unsere besondere Aufmerksamkeit.

Die Aktivitäten des Volkswagen Konzerns im fahrzeugbezogenen Geschäft mit Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen sowie Motorrädern beinhalten die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen. Dazu zählen wir auch unsere Finanzdienstleistungen und weitere fahrzeugbezogene Dienste und Leistungen. Aktivitäten in diesen Bereichen sind im Sinne der EU-Taxonomie geeignet, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz durch den Ausbau sauberer oder klimaneutraler Mobilität zu erbringen.

Die Aktivitäten des Volkswagen Konzerns im Bereich Power Engineering umfassen die Entwicklung, Konstruktion und Fertigung sowie den Vertrieb und Service von Maschinen und Apparaten. Auch diese Aktivitäten sind dem Umweltziel Klimaschutz zuzuordnen.

Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen der EU-Taxonomie ergeben sich für uns keine Aktivitäten, die eigens dem Umweltziel Anpassung an den Klimawandel Rechnung tragen.

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

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

Wirtschaftstätigkeiten fahrzeugbezogenes Geschäft

Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“

Wir ordnen alle Aktivitäten des fahrzeugbezogenen Geschäfts, die im Zusammenhang mit der Entwicklung, der Produktion, dem Vertrieb einschließlich der Finanzdienstleistungen sowie dem Betrieb und Service von Fahrzeugen stehen, dieser Wirtschaftstätigkeit zu. Dies bezieht sich unabhängig von der jeweiligen Antriebstechnologie auf alle von uns hergestellten Pkw, leichten Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse sowie Motorräder und schließt auch die Originalteile ein.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir die von uns hergestellten Fahrzeuge nach Modellen und Antriebstechnologien differenziert und die mit diesen verbundenen CO₂-Emissionen gemäß der aktuell gültigen Vorschriften analysiert. So haben wir aus der Gesamtheit der taxonomiefähigen Fahrzeuge diejenigen identifiziert, die die Bewertungskriterien einhalten und anhand derer der substantielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu gehören alle vollelektrischen Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Bis zum 31. Dezember 2025 gilt dies darüber hinaus für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g/km gemäß WLTP – darunter fällt der größte Teil unserer Plug-in-Hybride. Dazu zählten bis zum 31. Dezember 2022 auch Busse, die den Anforderungen der EURO-VI-Norm Stufe E entsprechen.

Weitere Aktivitäten, die mit dem originären fahrzeugbezogenen Geschäft unmittelbar zusammenhängen und unseres Erachtens ebenfalls dieser Wirtschaftstätigkeit zuzuordnen sind, berücksichtigen wir zunächst nicht beziehungsweise interpretieren diese zunächst als nicht taxonomiefähig, da zum heutigen Stand der Regelungen der EU-Taxonomie noch unklar ist, wo sie gemäß EU-Taxonomie zu erfassen wären. Darunter fallen insbesondere der

Verkauf von Motoren und Aggregaten sowie Teilelieferungen, der Handelsverkauf konzernfremder Produkte und die lizenzierte Fertigung durch Dritte. Sicherungsgeschäfte und einzelne Tätigkeiten, die wir im Konzernabschluss vor allem unter „Sonstige Umsatzerlöse“ abbilden, sind nach aktueller Einschätzung keiner Wirtschaftstätigkeit der EU-Taxonomie zuzuordnen und wurden von uns daher zunächst als nicht taxonomiefähig eingestuft.

Wirtschaftstätigkeiten Power Engineering

Im Bereich Power Engineering haben wir unsere Aktivitäten hinsichtlich der Klassifizierung gemäß EU-Taxonomie analysiert und diese mit Ausnahme des Neubaugeschäfts mit Schwerölmotoren sowie einzelner Komponenten zur Förderung und Verarbeitung fossiler Energieträger als taxonomiefähig identifiziert:

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

Taxonomiefähig sind unsere Aktivitäten in Bezug auf die Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff, die unter Einhaltung der Bewertungskriterien, zum Beispiel dem Einsatz von grünem Wasserstoff, einen substantiellen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Hierzu zählen bei uns die Power-to-X-Technologie zur Erzeugung CO₂-reduzierter oder -neutraler, synthetischer Kraftstoffe sowie Komponenten zur Speicherung von Wasserstoff.

Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“

Die Beschreibung dieser Wirtschaftstätigkeit führt dazu, dass nur die hergestellten Technologien taxonomiefähig sind, die auf eine erhebliche Verringerung der Treibhausgasemissionen in anderen Wirtschaftssektoren abzielen. Wir ordnen hierunter alle Neubauprodukte ein, die den Einsatz von Gas und klimaneutralen, synthetischen Kraftstoffen ermöglichen, wie beispielsweise die Herstel-

lung von Gas- und Dual-Fuel-Motoren, alle Industrielösungen zur Energiespeicherung und Sektorkopplung, zum Beispiel Wärmepumpen, sowie alle Lösungen für die Abscheidung, anschließende Speicherung oder erneute Nutzung von CO₂ (Carbon Capture Storage and Usage); hinzu zählt auch die Subsea Compression (bohrlochnahe Unterwasserverdichtung zur Erdgasförderung). Diese Aktivitäten werden durch das Service- und After-Sales-Geschäft komplettiert, das die Ertüchtigung und Modernisierung bestehender Anlagen umfasst. Zum Beispiel rüsten wir durch sogenannte „Retrofits“ die maritime Bestandsflotte technisch so um, dass Einsparungen von CO₂-Emissionen ermöglicht werden.

Wirtschaftstätigkeit 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation“

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

Für die Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ halten wir die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag zum Klimaschutz ein. Aufgrund der geringen Zeitspanne seit Einführung der Berichtspflichten und der darin vorgegebenen komplexen Anforderungen, zum Beispiel für Lebenszyklusanalysen, konnte eine entsprechende Nachweisführung für die Wirtschaftsaktivitäten 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ sowie 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation“ noch nicht erbracht werden.

DO NO SIGNIFICANT HARM (DNSH)

Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ sowie 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ analysiert.

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

Für den Bereich Power Engineering wurde die jeweilige Analyse auf Ebene der Standorte durchgeführt, an denen entsprechende Komponenten für die Systeme gefertigt werden beziehungsweise die Versorgungskette verantwortet wird, welche die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Her-

stellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ erfüllen beziehungsweise gemäß unserer Fünfjahresplanung künftig erfüllen sollen. Dies sind drei Standorte in Deutschland und einer in Schweden.

Im Folgenden stellen wir unsere Interpretation und die wesentlichen Analysen dar, mit denen wir untersucht haben, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag. Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die Auslegungsunsicherheiten unterliegen, und geht vermeintlich über die im laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Regularien hinaus. Zudem führt die Anwendung der EU-Taxonomie für Standorte außerhalb der EU aufgrund der dort gegebenenfalls abweichenden geltenden Gesetzeslage zu besonderen Herausforderungen. Unseren Bewertungen haben wir die geltenden Gesetze sowie externen und internen Regelungen und Richtlinien zugrunde gelegt. Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir die Anforderungen der DNSH-Kriterien im Berichtsjahr für die Standorte des fahrzeugbezogenen Geschäfts sowie im Bereich Power Engineering erfüllen.

Anpassung an den Klimawandel

Wir haben eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung durchgeführt, bei der identifiziert wurde, welche Produktionsstandorte durch physische Klimarisiken beeinträchtigt werden können. Die Bewertung der identifizierten physischen Klimarisiken wurde entsprechend der Lebensdauer des relevanten Anlagevermögens durchgeführt.

Die klimabasierte DNSH-Abschätzung von Volkswagen basiert auf dem Representative-Concentration-Pathway(RCP)-8.5 Szenario bis zum Jahr 2050 und geht damit von der höchst anzunehmenden CO₂-Konzentration gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) aus. Identifizierte Bedrohungen wurden im lokalen Umfeld auf Relevanz geprüft und gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos erarbeitet.

Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen

Unsere Wirtschaftsaktivitäten haben wir bezüglich einer nachhaltigen Nutzung und des Schutzes von Wasser- und Meeresressourcen hinsichtlich der drei folgenden Kriterien bewertet: Erhaltung der Wasserqualität, Vermeidung von Wasserstress und Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP oder vergleichbare Verfahren). Erkannte Risiken aus UVP-Untersuchungen werden im Rahmen von Genehmigungsverfahren geprüft und münden bei Relevanz in Maßnahmen und behördlichen Auflagen. Für die Analyse haben wir im Wesentlichen ISO-14001-Zertifikate, Informationen aus Standortgenehmigungen und weitere externe Datenquellen in Bezug auf Standorte in Regionen mit erhöhter Risikoexposition zugrunde gelegt.

Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Ein wesentlicher Bestandteil des Umweltmanagementsystems von Volkswagen ist eine umweltgerechte Abfallwirtschaft in der Produktion, eine Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und eine lange Lebensdauer der Produkte. In seinen Umweltgrundsätzen, im Weißbuch Gesamtfabrik sowie in der goTOzero-Strategie definiert Volkswagen klare und eindeutige Vorgaben zur Kreislaufwirtschaft.

Die Anforderungen im Produktbereich für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge werden durch die Umsetzung der gesetzlichen End-of-Life-Vehicle-Anforderungen in Verbindung mit der Typprüfung der Fahrzeugmodelle berücksichtigt. Darüber hinaus hat jede Marke Ziele und Maßnahmen zum Einsatz von Rezyklaten, die in den Neufahrzeugen wieder eingesetzt werden. Für Lkw und Busse wurde auf Ebene der jeweiligen Marke überprüft, inwiefern lokale Gesetzgebungen oder interne Regularien die spezifischen Anforderungen abdecken.

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Eine Wirtschaftstätigkeit darf, um als ökologisch nachhaltig zu gelten, im Vergleich zur Lage vor Beginn der Tätigkeit nicht zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Boden führen. Die DNSH-Kriterien dieses Umweltziels fordern, dass die jeweilige Wirtschaftstätigkeit nicht zur Herstellung, zum Inverkehrbringen oder zur Verwendung von gelisteten Substanzen aus einer Reihe von EU-Chemikalienverordnungen und -richtlinien sowie produktspezifischen Regulierungen führt. In diesem Zusammenhang setzen wir uns in unseren Analysen und Bewertungen auch mit dem Einsatz alternativer Substanzen auseinander. Insgesamt ist der Automobilsektor bereits stark reguliert, erkennbar unter anderem an der öffentlich zugänglichen Global Automotive Declarable Substance List (GADSL). Durch implementierte Freigabe- und Kontrollprozesse soll die Einhaltung der für den laufenden Geschäftsbetrieb gültigen gesetzlichen Vorschriften und internen Regelungen sichergestellt werden. Somit werden auch die in den DNSH-Kriterien genannten Gesetze abgedeckt. Dafür haben wir die im Jahr 2022 in der Europäischen Union für den laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Vorschriften beziehungsweise außerhalb der EU die länderspezifischen Regularien zugrunde gelegt.

Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

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

MINDESTSCHUTZ (MINIMUM SAFEGUARDS) 2022

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 Organisation (ILO) sowie die Internationale Charta der Menschenrechte.

Der Volkswagen Konzern nimmt seine unternehmerische Menschenrechtsverantwortung an, bekennt sich zu diesen Übereinkommen und Erklärungen und bekräftigt seine Zustimmung zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen.

Im Folgenden werden die wesentlichen Analysen beschrieben, mit denen wir untersucht haben, ob die Rahmenwerke eingehalten werden.

Der Volkswagen Konzern hat für weltweit 802 kontrollierte Konzerngesellschaften Risikobewertungen für den Bereich Menschenrechte durchgeführt und abgeschlossen. Dies schließt alle auch im Rahmen der DNSH-Kriterien überprüften Standorte mit ein. In dieser Risikoanalyse werden die Ergebnisse und Risikobewertungen des Vorjahres berücksichtigt. Für die im Rahmen der Analyse identifizierten Risiken erhielten die Gesellschaften risikospezifische Maßnahmen, die sie verpflichtend umsetzen mussten. Der Umsetzungsstand der Maßnahmen wird von Konzernseite laufend überwacht.

Den Geschäftsbeziehungen mit unseren Geschäftspartnern legen wir den Code of Conduct für Geschäftspartner zugrunde. Das Einhalten der darin definierten vertraglich verbindlichen Anforderungen wird von uns mithilfe eines Nachhaltigkeitsratings bei relevanten Lieferanten überprüft. Auf bestehende Nachhaltigkeitsrisiken und -verstöße, auch in der vorgelagerten Lieferkette, reagieren wir mit der systematischen Definition und Umsetzung von Maßnahmen, um die erkannten Verstöße abzustellen. Um den internationalen Rahmenwerken und Anforderungen sowie insbesondere dem Lieferketten-sorgfaltspflichtengesetz zu entsprechen, haben wir 2022 ein Human Rights Focus System implementiert. Das System hat zum Ziel, besonders hohe Risiken in unserer Lieferkette im Zusammenhang mit Menschenrechtsverletzungen sowie Umwelt zu erkennen und angemessen zu adressieren. Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir die Anforderungen der Minimum Safeguards im Berichtsjahr erfüllen.

Leistungsindikatoren gemäß EU-Taxonomie-Verordnung

Die EU-Taxonomie definiert die berichtspflichtigen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben. Wir erläutern diese im Folgenden. Zudem sind die gemäß EU-Taxonomie vorgeschriebenen Tabellen am Ende des Kapitels eingefügt.

Die für den Volkswagen Konzern relevanten Finanzdaten ergeben sich aus dem Konzernabschluss gemäß IFRS für das Geschäftsjahr 2022. Infolge der vorgenommenen Abgrenzung der Wirtschaftstätigkeiten untereinander wurden Doppelzählungen vermieden. Innerhalb einer Wirtschaftstätigkeit wurden die Daten soweit möglich unmittelbar zugeordnet. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir beispielsweise die Erhebung der Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie vorgenommen. Dies gilt sowohl für die Fahrzeuge selbst als auch für die damit verbundenen Finanzdienstleistungen sowie weiteren Dienste und Leistungen.

Nur für den Fall, dass dies bei den Investitions- und Betriebsausgaben nicht möglich war, wurden Verteilungsschlüssel auf Basis der geplanten Fahrzeugvolumina angewandt. Im Bereich Power Engineering wurden die verwendeten Schlüssel auf Basis der geplanten Umsatzerlöse ermittelt. Diese Daten und Planungen sind Teil der finanziellen Mittelfristplanung, die die nächsten fünf Jahre umfasst und zu der Vorstand und Aufsichtsrat Beschluss gefasst haben.

Umsatzerlöse

Die Definition der Umsatzerlöse gemäß EU-Taxonomie entspricht den im IFRS-Konzernabschluss ausgewiesenen Umsatzerlösen, die sich für das Geschäftsjahr 2022 auf 279,2 Mrd. € beliefen (siehe hierzu auch Anhangangabe „Umsatzerlöse“ zum Konzernabschluss).

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ entfielen davon 254,5 Mrd. € beziehungsweise 91,1 % vom Konzernumsatz, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Hierin enthalten sind die Umsatzerlöse nach Erlösschmälerungen aus dem Verkauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen einschließlich der Motorräder, aus Originalteilen, aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft, aus Zinsen und ähnlichen Erträgen sowie Umsatzerlöse, die unmittelbar mit den Fahrzeugen in Zusammenhang stehen, wie zum Beispiel Werkstattleistungen und Services.

Von den taxonomiefähigen Umsatzerlösen hielten 26,1 Mrd. € die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substantielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu zählen alle unsere vollelektrischen Fahrzeuge, ein Großteil der Plug-in-Hybride sowie die Busse, die den Anforderungen der EURO-VI-Norm Stufe E entsprechen.

Im Jahr 2022 waren dies 596 Tsd. Fahrzeuge und damit 6,5 % mehr als im Vorjahr. Ihr Anteil am relevanten Absatz – ohne die Fahrzeuge der chinesischen Joint Ventures – stieg auf 11,1 (10,1) %. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge machten mit 594 Tsd. Fahrzeugen den Großteil aus; Lkw und Busse verzeichneten gegenüber dem Vorjahr einen Anstieg um das Neunfache. Der Absatz vollelektrischer Fahrzeuge legte deutlich zu.

Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes erfüllten im fahrzeugbezogenen Geschäft 26,1 (21,1) Mrd. €, das

sind 9,4 (8,5) % vom Konzernumsatz, die Taxonomiekonformität. Auf unsere vollelektrischen Modelle (BEV) entfielen davon 19,6 Mrd. € beziehungsweise 7,0 % vom Konzernumsatz. Im Jahr 2022 konnte die Einhaltung der DNSH-Kriterien auch für Lkw- und Bus- Standorte nachgewiesen werden.

Im Bereich Power Engineering war der Großteil der taxonomiefähigen Umsatzerlöse der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ zuzuordnen (2,5 Mrd. €). Weitere 35 Mio. € trug die Wirtschaftstätigkeit 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation“ bei. Unsere Aktivitäten im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ verzeichneten Umsatzerlöse in Höhe von 18 (5) Mio. €, die unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien sowie des Mindestschutzes taxonomiekonform sind. Der Anstieg der taxonomiekonformen Umsatzerlöse ist auf die Geschäftsausweitung sowie im Wesentlichen auf die Erstkonsolidierung der H-TEC SYSTEMS GmbH zurückzuführen.

An den gesamten Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2022

- taxonomiefähige Umsatzerlöse: 257,0 (227,8) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 92,1 (91,0) %
- taxonomiekonforme Umsatzerlöse: 26,1 (21,2) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 9,4 (8,5) %

UMSATZERLÖSE 2022

Wirtschaftstätigkeiten	Umsatzerlöse		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Umsatzerlöse	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	257.043	92,1	26.145	9,4	J	J	26.145	9,4
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	254.502	91,1	26.128	9,4	J	J	26.128	9,4
davon taxonomiekonforme BEV	–	–	–	–	J	J	19.589	7,0
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	18	0,0	18	0,0	J	J	18	0,0
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	2.488	0,9	–	–	–	–	–	–
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	35	0,0	–	–	–	–	–	–
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	22.189	7,9						
Gesamt (A + B)	279.232							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.

Investitionsausgaben

Die Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie beziehen sich auf nachstehende Positionen des IFRS-Konzernabschlusses: Dazu zählen die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie vermieteten Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Diese werden im Anhang zum Konzernabschluss 2022 in den Anhangangaben „Immaterielle Vermögenswerte“, „Sachanlagen“ und „Vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ ausgewiesen. Zudem sind die Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen, die dort jeweils in der Position „Änderungen Konsolidierungskreis“ enthalten sind, hinzuzurechnen. Zugänge zum Goodwill sind dagegen nicht in die Berechnung ein-zubeziehen.

Im Geschäftsjahr 2022 beliefen sich im Volkswagen Konzern die so definierten Zugänge auf

- 11,7 Mrd. € aus immateriellen Vermögenswerten
- 12,9 Mrd. € aus Sachanlagen
- 24,1 Mrd. € aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien.

Hinzuzuzählen sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2022 bei 0,4 Mrd. € lagen. Somit ergaben sich insgesamt gemäß EU-Taxonomie zu berücksichtigende Investitionsausgaben in Höhe von 49,1 Mrd. €.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Investitionsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“. Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben des fahrzeugbezogenen Geschäfts lagen bei 48,8 Mrd. € beziehungsweise 99,4% der Investitionsausgaben des Konzerns.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir zur Ermittlung des substanziellen Beitrags gleichläufig mit den Umsatzerlösen die Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie erhoben. Investitionsausgaben wurden soweit möglich unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle Investitionsausgaben mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, wurden nicht einbezogen. Die Investitionsausgaben, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, haben wir anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir Verteilungsschlüssel auf Basis der geplanten Fahrzeugvolumina für die Konzerngesellschaften abgeleitet. Je nach ihrer hauptsächlichen Geschäftstätigkeit wurden beispielsweise für Vertriebsgesellschaften fahrzeugmarkenbezogene oder

fahrzeugmarkenübergreifende Verteilungsschlüssel angewandt, für Produktionsgesellschaften Verteilungsschlüssel auf Basis des Standorts. Das bedeutet, dass Investitionen an Standorten, die gemäß der zugrunde gelegten Mittelfristplanung innerhalb der nächsten fünf Jahre ausschließlich Fahrzeuge fertigen werden, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag erfüllen, über den Verteilungsschlüssel komplett berücksichtigt wurden. Dahingegen wurden Investitionen an Standorten, die nur Fahrzeuge fertigen, die den Bewertungskriterien nicht entsprechen, über den Verteilungsschlüssel nicht berücksichtigt. Die so ermittelten Investitionsausgaben im Zusammenhang mit Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag einhalten, beliefen sich auf 16,9 Mrd. €.

Taxonomiekonform waren unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes Investitionsausgaben in Höhe von 16,9 (14,2) Mrd. €, das sind 34,5 (26,2) % der gesamten Investitionsausgaben des Konzerns. Davon entfielen 5,8 Mrd. € auf immaterielle Vermögenswerte, 5,7 Mrd. € auf Sachanlagen sowie 5,4 Mrd. € auf vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien. Für unsere vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) sind darin Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten von 4,4 Mrd. € und Zugänge zu den Sachanlagen von 5,4 Mrd. € enthalten. Der Anstieg der taxonomiekonformen Investitionsausgaben – sowohl absolut als auch anteilig – ist auf die zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Fahrzeugprojekte im Sinne der EU-Taxonomie zurückzuführen.

Im Berichtsjahr haben wir taxonomiekonforme Investitionsausgaben des Geschäftsjahres 2021 auf Basis des im Oktober 2022 aktualisierten Green Finance Frameworks mit der Begebung von Anleihen (Green Bonds) in Höhe von 2,5 Mrd. € refinanziert. Dazu wurden nur Investitionsausgaben im Zusammenhang mit vollelektrischen Fahrzeugen einbezogen. Ebenfalls im Jahr 2022 emittierte Scania eine grüne Anleihe in Höhe von insgesamt 3,0 Mrd. SEK zur Finanzierung von Forschungs- und Entwicklungsleistungen mit Bezug auf batterieelektrische Fahrzeuge. Im Berichtsjahr wurden davon bereits 178 Mio. € verwendet, wovon 98 Mio. € auf taxonomiekonforme Investitionsausgaben entfielen. Der um diesen Wert bereinigte Anteil der taxonomiekonformen Investitionsausgaben des fahrzeugbezogenen Geschäfts an den gesamten Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie belief sich auf 34,3%.

Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben im Bereich Power Engineering sind zum einen mit 27 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“, zum anderen mit 60 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ zuzurechnen. Für Letztgenannte wurde eine Schlüsselung auf Grundlage des geplanten Umsatzes herangezogen.

Taxonomiekonforme Investitionsausgaben für die „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ konnten in Höhe von 27 Mio. € erstmals ausgewiesen werden, die zu knapp zwei Drittel auf immaterielle Vermögenswerte und zu etwa einem Drittel auf Sachanlagen entfielen und im Wesentlichen mit der Erstkonsolidierung der H-TEC SYSTEMS GmbH in Zusammenhang stehen.

An den gesamten Investitionsausgaben des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2022

- taxonomiefähige Investitionsausgaben: 48,9 (53,6) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 99,6 (99,2) %
- taxonomiekonforme Investitionsausgaben: 16,9 (14,2) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 34,5 (26,2) %

INVESTITIONSAUSGABEN 2022

Wirtschaftstätigkeiten	Investitionsausgaben		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Investitionsausgaben	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	48.873	99,6	16.943	34,5	J	J	16.943	34,5
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	48.786	99,4	16.917	34,5	J	J	16.917	34,5
davon Zugänge aktivierte Entwicklungskosten BEV					J	J	4.415	9,0
davon Zugänge Sachanlagen BEV					J	J	5.398	11,0
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	27	0,1	27	0,1	J	J	27	0,1
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	60	0,1	–	–	–	–	–	–
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	–	–	–	–	–	–	–	–
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	205	0,4						
Gesamt (A + B)	49.078							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Investitionsausgaben des Konzerns.

Betriebsausgaben

Die von uns für die Zwecke der EU-Taxonomie berichteten Betriebsausgaben umfassen zum einen die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die sich aus der Anhangangabe „Immaterielle Vermögenswerte“ ableiten lassen. Zum anderen berücksichtigen wir die im Rahmen unseres Konzernabschlusses erfassten Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse, die sich aus der Anhangangabe „IFRS 16 (Leasingverhältnisse)“ ergeben, sowie Aufwendungen für Instandhaltung und Reparaturen.

Die Zuordnung der Betriebsausgaben zu den Wirtschaftstätigkeiten erfolgte entsprechend der beschriebenen Logik bei den Investitionsausgaben.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Betriebsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit

3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und klassifizieren wir als taxonomiefähig.

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten wurden, soweit möglich, unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, haben wir nicht einbezogen. Die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, haben wir anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Für diese und die weiteren Betriebsausgaben wurden Verteilungsschlüssel wie bei den Investitionsausgaben verwendet. Von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben in Höhe von 4,9 (3,3) Mrd. € entfielen 85,8 % auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten. Der Anstieg der taxonomiekonformen

Betriebsausgaben – sowohl absolut als auch anteilig – ist auf die zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Fahrzeugprojekte im Sinne der EU-Taxonomie zurückzuführen. Unter Berücksichtigung des auf die taxonomiekonformen Betriebsausgaben entfallenden Anteils der emittierten Anleihe von Scania reduzierte sich der Anteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben an den gesamten Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie von 42,7 (32,7) % auf 42,0 %.

Die taxonomiefähigen Betriebsausgaben im Bereich Power Engineering sind zum einen mit 4 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von

Wasserstoff“, zum anderen mit 199 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ zuzurechnen. Für Letztgenannte wurde eine Schlüsselung auf Grundlage des geplanten Umsatzes herangezogen.

Taxonomiekonforme Betriebsausgaben für die „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ konnten in Höhe von 4 Mio. € erstmals ausgewiesen werden, die auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen und im Wesentlichen mit der Erstkonsolidierung der H-TEC SYSTEMS GmbH in Zusammenhang stehen.

BETRIEBSAUSGABEN 2022

Wirtschaftstätigkeiten	Betriebsausgaben		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Betriebsausgaben	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	11.395	98,9	4.926	42,7	J	J	4.926	42,7
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	11.191	97,1	4.922	42,7	J	J	4.922	42,7
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	4	0,0	4	0,0	J	J	4	0,0
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	199	1,7	–	–	–	–	–	–
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	–	–	–	–	–	–	–	–
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	131	1,1						
Gesamt (A + B)	11.525							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben des Konzerns.

CAPEX-PLAN IM SINNE DER EU-TAXONOMIE

Gemäß den Vorgaben der EU-Taxonomie ist zu unterscheiden, welcher Umfang der taxonomiekonformen Investitions- und Betriebsausgaben a) sich auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, der mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden ist, oder b) Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten (sogenannter „CapEx-Plan“) ist. Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zeigt den gesamten Kapitalaufwand, das heißt die Summe der Investitions- und Betriebsausgaben, die im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen Mittelfristplanung zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten voraussichtlich anfallen wird.

Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie betrifft für das fahrzeugbezogene Geschäft die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ des Umweltziels Klimaschutz.

Zugänge aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) basieren auf bereits bestehenden ökologisch nachhaltigen Tätigkeiten und wurden daher nicht im CapEx-Plan berücksichtigt. Zugänge aus immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen sowie nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten haben wir dem CapEx-Plan zugeordnet, insofern sie zu einer Umwandlung oder Ausweitung führen. Dazu haben wir das durchschnittliche taxonomiekonforme Produktionsvolumen der Mittelfristplanung den taxonomiekonformen Fahrzeugen des Berichtsjahres gegenübergestellt und entsprechend dieses Verhältnisses die taxonomiekonformen Investitionsausgaben aufgeteilt. Den über das aktuelle taxonomiekonforme Produktionsvolumen hinausgehenden Anteil haben wir dementsprechend berücksichtigt.

Infolgedessen waren von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben des Berichtsjahres 9 Mrd. € dem CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zuzuordnen, von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben waren es 3 Mrd. €. Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf 100 Mrd. €.

Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie betrifft im Bereich Power Engineering die Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ des Umweltziels Klimaschutz. Anhand des Verhältnisses der Umsatzerlöse im Berichtsjahr zu den durchschnittlichen Umsatzerlösen der Mittelfristplanung haben wir von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben 26 Mio. € und von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben 4 Mio. € dem CapEx-Plan zugeordnet. Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf rund 300 Mio. €.

UMSATZERLÖSE 2022

DNSH-Kriterien
(„keine erhebliche Beeinträchtigung“)

Code(s)	Absoluter Umsatz € (Mio.)	Umsatzanteil % ¹	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSH-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung“)									
			Klimaschutz % ¹	Anpassung an den Klimawandel % ¹	Wasser- und Meeresressourcen ² % ¹	Kreislaufwirtschaft ² % ¹	Umwelt- verschmutzung ² % ¹	Biologische Vielfalt und Ökosysteme ² % ¹	Klimaschutz J/N	Anpassung an den Klimawandel J/N	Wasser- und Meeresressourcen J/N	Kreislaufwirtschaft J/N	Umwelt- verschmutzung J/N	Biologische Vielfalt und Ökosysteme J/N	Mindestschutz J/N	Taxonomiekonformer Anteil an den Umsatz- erlösen 2022 % ¹	Taxonomiekonformer Anteil an den Umsatz- erlösen 2021 % ¹	Kategorie ermög- lichende Tätigkeiten E	Kategorie Übergangs- tätigkeiten T
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	26.128	9,4	9,4	9,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,5	8,5	E	
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	3.2	18	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	E	
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		26.145	9,4	9,4	9,4	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	8,5	8,5		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																			
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	228.374	81,8																
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	3.6	2.488	0,9																
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	9.1	35	0,0																
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		230.898	82,7																
Total (A.1 + A.2)		257.043	92,1																
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		22.189	7,9																
Gesamt (A + B)		279.232	100,0																

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.

² Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel noch nicht definiert.

INVESTITIONSAUSGABEN 2022

DNSH-Kriterien
 („keine erhebliche Beeinträchtigung“)

Code(s)	Absolute Investitionsausgaben	Anteil Investitionsausgaben	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag										DNSH-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung“)									
			Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen ²	Kreislaufwirtschaft ²	Umweltverschmutzung ²	Biologische Vielfalt und Ökosysteme ²	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser- und Meeresressourcen	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Mindestschutz	Anteil an den Investitionsausgaben 2022	Taxonomiekonformer Anteil an den Investitionsausgaben 2021	Kategorie ermöglichte Tätigkeiten	T			
	€ (Mio.)	% ¹	% ¹	% ¹	% ¹	% ¹	% ¹	% ¹	% ¹	% ¹	% ¹	% ¹	% ¹	% ¹	% ¹	% ¹						
Wirtschaftstätigkeiten																						
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																						
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																						
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	16.917	34,5	34,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	E			
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	3.2	27	0,1	0,1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	E			
Investitionsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		16.943	34,5	34,5	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																						
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	31.870	64,9																			
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	3.6	60	0,1																			
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	9.1	-	-																			
Investitionsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		31.930	65,1																			
Total (A.1 + A.2)		48.873	99,6																			
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																						
Investitionsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		205	0,4																			
Gesamt (A + B)		49.078	100,0																			

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Investitionsausgaben des Konzerns.

² Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel noch nicht definiert.

BETRIEBSAUSGABEN 2022

**DNSh-Kriterien
(„keine erhebliche Beeinträchtigung“)**

Kriterien für einen wesentlichen Beitrag

Wirtschaftstätigkeiten	Code(s)	Absolute Betriebsausgaben € (Mio.)	Anteil Betriebsausgaben %	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag							DNSh-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung“)							Kategorie Übergangstätigkeiten	Kategorie ermöglichte Tätigkeiten										
				Klimaschutz %	Anpassung an den Klimawandel %	Wasser- und Meeresressourcen ² %	Kreislaufwirtschaft ² %	Umweltverschmutzung ² %	Biologische Vielfalt und Ökosysteme ² %	Klimaschutz %	Anpassung an den Klimawandel %	Wasser- und Meeresressourcen %	Kreislaufwirtschaft %	Umweltverschmutzung %	Biologische Vielfalt und Ökosysteme %	Mindestschutz %	Taxonomiekonformer Anteil an den Betriebsausgaben 2022 %			Taxonomiekonformer Anteil an den Betriebsausgaben 2021 %									
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																													
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																													
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	4.922	42,7	42,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	J	J	J	J	J	J	J	J	J	42,7	32,7	E		
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	3.2	4	0,0	0,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	J	J	J	J	J	J	J	J	J	0,0	-	E		
Betriebsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		4.926	42,7	42,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-									42,7	32,7				
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																													
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	6.269	54,4																										
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	3.6	199	1,7																										
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	9.1	-	-																										
Betriebsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		6.469	56,1																										
Total (A.1 + A.2)		11.395	98,9																										
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																													
Betriebsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		131	1,1																										
Gesamt (A + B)		11.525	100,0																										

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben des Konzerns.

² Kriterien für einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel noch nicht definiert.

KREISLAUF- WIRTSCHAFT



KREISLAUFWIRTSCHAFT STÄRKEN

Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie soziale und ökologische Folgen des Rohstoffabbaus machen eine Entkopplung des Wirtschaftswachstums vom Ressourcenverbrauch und die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Für Unternehmen bieten sich vor diesem Hintergrund weitreichende Chancen, sich neue Geschäftsmodelle und Märkte zu erschließen oder sich mit veränderten Nutzungskonzepten im Wettbewerb um begrenzte Ressourcen einen Vorteil zu verschaffen. Gleichzeitig gilt es, neuen gesetzlichen Anforderungen zu entsprechen. So hat sich die Politik auf internationaler sowie einzelstaatlicher Ebene zum Ziel gesetzt, die Märkte künftig stärker zu regulieren, um die Transformation in Richtung Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft voranzutreiben. Ein wichtiger Treiber der Kreislaufwirtschaft ist die fortschreitende Dekarbonisierung des Volkswagen Konzerns: Der wachsende Einsatz von Sekundärmaterialien und die Etablierung geschlossener Stoffkreisläufe können dazu beitragen, unsere CO₂-Emissionen deutlich zu senken.

KONZERNWEITE ARBEITSSTRUKTUREN UND STEUERKREISE

Volkswagen hat die Relevanz des Themas erkannt und Kreislaufwirtschaft als Fokusthema innerhalb der Konzerninitiative 6 der Konzernstrategie NEW AUTO verankert. Für die Steuerung der zu erarbeitenden Themen wurden auf Konzernebene bereichs- und markenübergreifende Arbeitsstrukturen entwickelt. Diese bauen auf der Tätigkeit von Gremien auf, wie dem Konzernsteuerkreis Umwelt und Energie, dem Konzernsteuerkreis Nachhaltigkeit, dem Konzernlenkungsausschuss Produkt-Recycling und dem Konzernarbeitskreis Umwelt Produkt.

Wir wollen unsere Anstrengungen für einen Übergang zu einer kreislauffähigen und ressourcenschonenden Wirtschaftsweise künftig noch weiter intensivieren. Dafür setzen wir auf Allianzen und die Umsetzung gemeinsamer Projekte mit verschiedenen Partnern, wie etwa den Zulieferern, Anlagenherstellern, der Recyclingbranche und Universitäten.

UNSER WEG ZU GESCHLOSSENEN MATERIALKREISLÄUFEN

Grundsätzlich verfolgen wir im Bereich Kreislaufwirtschaft auf Konzernebene vier Handlungsstränge: Zum einen setzen wir bereits heute auf den verstärkten Einsatz kreislauffähiger Materialien in unseren Fahrzeugen, zum Beispiel aus Produktionsrückständen. Außerdem wollen wir die Bereitstellung von zirkulären Materialien, das heißt Sekundärmaterialien und nachhaltig nachwachsenden Rohstoffen, weiter verbessern, etwa indem wir Altfahrzeuge zurücknehmen und wertvolle Materialien so wieder in den Kreislauf bringen. Ein weiterer Ansatz besteht darin, kreislauffähige Materialien durch Wieder- und Weiterverwendung zu bewahren, so zum Beispiel beim Recycling von Hochvolt-Fahrzeuggeländen in Salzgitter. Und nicht zuletzt befassen wir uns intensiv damit, Geschäftsmodelle zu

erarbeiten, die die Rückgewinnung von Rohstoffen aus unseren Produkten vereinfachen. Das Thema Kreislaufwirtschaft ist darüber hinaus ein Kernelement des Konzernleitbilds Umwelt „goTOzero“, an dem wir uns in der strategischen Ausgestaltung dieses Handlungsfelds orientieren. Mit diesem Konzernleitbild setzt sich der Volkswagen Konzern unter anderem das Ziel, seine Ressourceneffizienz weiter zu verbessern sowie Ansätze zu Wiederverwertung und Recycling in den Bereichen Werkstoffe, Energie und Wasser zu fördern. Weitere Themen, die auf das Thema Kreislaufwirtschaft einzahlen, sind im Programm „goTOzero – Zero Impact Factory“ angesiedelt. Die Vision dahinter ist eine Fabrik ohne negative Auswirkungen auf die Umwelt.

> Umwelt-Compliance-Management

Mit Blick auf eine kreislauffähige Wirtschaftsweise streben wir an, unseren Ressourcenverbrauch zu minimieren, der erweiterten Herstellerverantwortung nachzukommen und den Energieverbrauch zu reduzieren. Schon jetzt unterliegen die Fahrzeuge einer langen Nutzungsdauer, das Durchschnittsalter eines Altfahrzeugs nach Angaben der nationalen Behörden in Europa beträgt 14 bis 20 Jahre. Für erste Schritte im Bereich Kreislaufwirtschaft haben wir uns auf die Aspekte Batterien, Stahl, Aluminium und Kunststoffe konzentriert. Die daraus resultierenden Ergebnisse fließen in die Weiterentwicklung der Gesamtstrategie Kreislaufwirtschaft sowie in die Ausarbeitung neuer Geschäftsmodelle ein. In geopolitisch schwierigen Zeiten geht es beim Thema Kreislaufwirtschaft auch darum, die Resilienz des Unternehmens zu stärken und Abhängigkeiten zu minimieren.

Unsere Vorgehensweise bei der Abfallbeseitigung in der Produktion zielt darauf ab, unsere Abfallmenge zu senken und nicht vermeidbare Abfälle hochwertig zu verwerten, das heißt Kreisläufe zu schließen. Im Mittelpunkt stehen:

- die Vermeidung der Abfallentstehung durch Optimierung der Fertigungs- und Nebenprozesse beziehungsweise Erhöhung von Materialnutzungsgraden (Materialeffizienz)
- die Reduzierung der Abfallmenge durch Abfallbehandlung an den Standorten
- die Priorisierung der Verwertung von Abfällen und Reduzierung der Abfälle zur Beseitigung

Neben Abfällen liegt ein weiterer Fokus auf der Ressource Wasser. Im Bereich nachhaltiges Wassermanagement konzentrieren wir uns auf die folgenden Tätigkeitsfelder:

- Reduzierung des Frischwasserverbrauchs und Effizienz in der Wassernutzung, besonders in Wasserstressgebieten
- Minimierung der Schadstoffeinträge sowie keine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustands im Vorfluter (Gewässer, in die geklärte Abwässer eingeleitet werden)
- verstärkter Boden- und Grundwasserschutz beim Einsatz von wassergefährdenden Stoffen

MASSNAHMEN ENTLANG DES GESAMTEN LEBENSZYKLUS

Zu den wichtigsten Maßnahmen, die wir für die Umsetzung der Kreislaufwirtschaft-Strategie ergreifen wollen, zählen die weitere Präzisierung von Zielen und Indikatoren sowie die Realisierung von zirkulären Geschäftsmodellen. Das gilt für die wichtigsten Komponenten und Materialien wie Batterien, Stahl, Aluminium oder Kunststoffe. Zusätzlich zu den bereits etablierten KPIs (DKI, UEP) planen wir ein spezifisches KPI-Set für das Thema Kreislaufwirtschaft. Es soll unter anderem den Einsatz von zirkulären Materialien auf Fahrzeugebene beschreiben und nach verschiedenen Fahrzeugprojekten aufschlüsseln. Auch in der Batterieproduktion soll das KPI-Set Anwendung finden und den Fortschritt in diesem Bereich sichtbar machen. Zudem möchte der Konzern künftig kennzeichnen, welchen Umsatz wir durch Kreislaufführung erzielen.

Um unseren Beitrag zu einer kreislauforientierten Wirtschaftsweise zu leisten, verstärken wir die Nutzung von Materialkreisläufen in unseren Produktionsprozessen. So setzen wir bei unserer Rohstoffauswahl auf Rezyklate, die aus Produktionsabfällen oder End-of-Life-Produkten gewonnen werden. Wir achten bereits bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge auf die Recyclingfähigkeit der benötigten Werkstoffe, auf die Verwendung von qualitativ hochwertigem Recyclingmaterial und auf die Vermeidung von Schadstoffen. Gemäß der europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge müssen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an ihrem Lebensende zu 85 % recycelbar und zu 95 % verwertbar sein – alle unsere in Europa zugelassenen Fahrzeuge erfüllen diese gesetzliche Vorschrift.

Für die Verwertung von erlösbringenden Abfallwertstoffen wie etwa Papier, Kunststoffen, Holz, Elektronikbauteilen oder Metall hat unsere Beschaffung ein konzernweites System etabliert. Unter dem Dach der Initiative „Zero Impact Factory“ verstärken wir mit dem Projekt „Zero Plastic Waste“ unsere Anstrengungen, Kunststoffabfälle zu vermeiden. Dazu zählt unter anderem das weiter unten beschriebene Projekt zur Wiederverwertung von Kunststoffabfällen in der Dieseltankfertigung.

Maßnahmen im Rahmen der Fahrzeugentwicklung

Die Kreislauffähigkeit unserer Fahrzeuge denken wir bereits bei deren Entwicklung mit. So können sämtliche Betriebsflüssigkeiten später aus dem Altfahrzeug entnommen und auszubauende Teile demontiert werden. Weitere Maßnahmen lauten:

- Für viele Bauteile ist der Einsatz von Rezyklaten erlaubt, wenn sie die gleichen Qualitätsansprüche erfüllen wie Primärmaterial.
- Alle Bauteile aus Kunststoff werden nach international gültigen ISO-Normen gekennzeichnet, um sie später identifizieren und sortenrein trennen zu können.

Einsatz nachwachsender Rohstoffe

Für die Reduzierung unseres Ressourcenverbrauchs bauen wir schon in der Herstellungsphase unserer Automobile auf Rohstoffe aus erneuerbaren Ressourcen. Wo dies möglich ist, verwenden die Marken unseres Konzerns Rohstoffe aus erneuerbaren Ressourcen, wie die Naturfasern Flachs, Baumwolle, Holz und Zellulose. Solche Materialien können zum Einsatz kommen, wenn sie alle technischen Anforderungen erfüllen und in der Lebenszyklusbetrachtung besser abschneiden als konventionelle Werkstoffe. Zusätzlich gelten für die Lieferanten unsere Nachhaltigkeitsstandards.

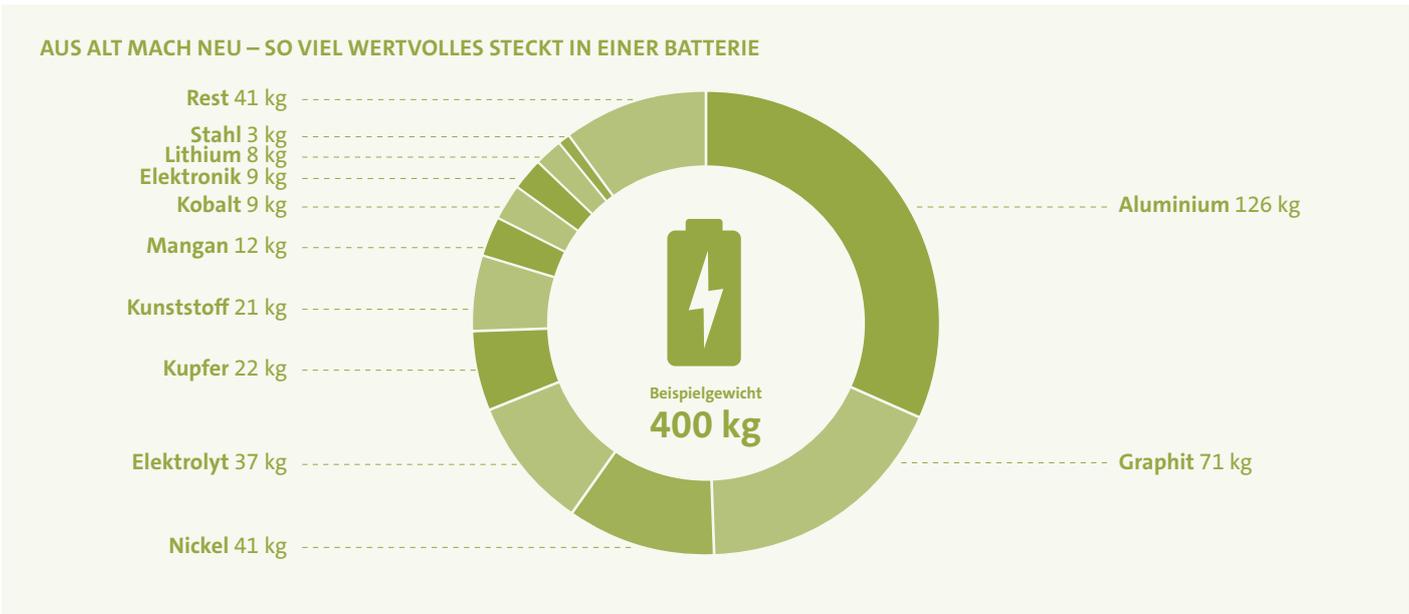
Ein Beispiel dafür bietet ŠKODA. So hat die Marke gemeinsam mit der Technischen Universität Liberec und dem Lieferanten ein nachhaltiges, ökologisches Material aus zerkleinerten Zuckerrüben entwickelt, das in eingefärbter Form im Interieur der Fahrzeuge eingesetzt werden kann, um bestimmte Designakzente zu setzen. Darüber hinaus arbeitet ŠKODA an einem weiteren Material auf Basis der Schilfpflanze Miscanthus, das ebenfalls im Innenraum der Modelle zum Einsatz kommen soll. Zudem prüft das Unternehmen die Verwendung weiterer ökologisch gewonnener Materialien, wie zum Beispiel auf Basis von Zellulose. Ein Leuchtturmprojekt stellt die Zusammenarbeit mit einer Recyclingfirma dar. In diesem Rahmen wurde ein Verfahren entwickelt, um lackierte Stoßfänger in Granulat umzuwandeln. Dieses kann dann für neue Stoßfänger genutzt werden.

Rezyklat-Einsatz im Fahrzeug

Für uns ist ein möglichst hoher Anteil wiederverwerteter Materialien sehr wichtig. In der ID-Familie werden beispielsweise Dachhimmel, Stoffe, Teppiche, Sitze, Türverkleidungen und Dekorflächen aus nachhaltigem Material gestaltet. Die Sitztextilien aller Lines werden zum Teil aus bis zu 100 % recyceltem PET gefertigt – das waren vorab häufig PET-Flaschen. Beim Golf 8 bestehen 28 % der Textilien und 6 % der Thermoplaste aus Rezyklaten.

Eigene Kompetenzen für Batterierecycling

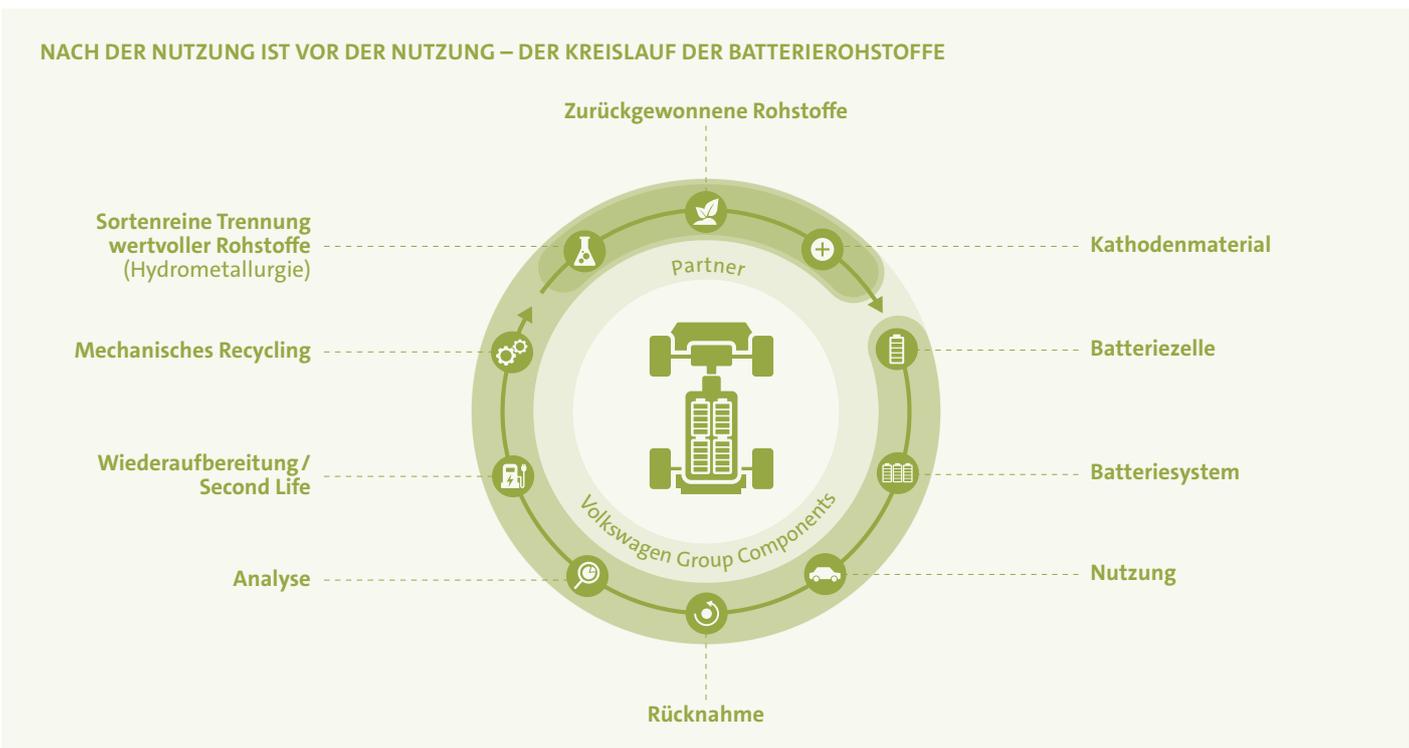
Der Elektroantrieb ist ein wichtiger Schritt in Richtung emissionsarme Mobilität und leistet damit einen Beitrag zum Klimaschutz. Gleichzeitig gelangen dadurch andere Materialien in den Umlauf als bei der Produktion konventioneller Fahrzeuge – beispielsweise Hochvolt-Batterien. Die darin enthaltenen Rohstoffe sind wertvoll und ihr Verbleiben im Kreislauf aus vielerlei Hinsicht wichtig. So sind Abbau und Nutzung dieser Rohstoffe mit Emissionen und anderen negativen Umweltauswirkungen verbunden. Batterierohstoffe stattdessen mehrfach zu nutzen, reduziert diese Auswirkungen deutlich und hilft uns, unseren CO₂-Fußabdruck zu senken. Unabhängig davon trägt die Mehrfachnutzung auch dazu bei, Kosten zu sparen. Volkswagen Group arbeitet bereits an einem Recyclingkonzept für Batterien. Volkswagen hat hierfür außerdem strategische Partnerschaften geschlossen, insbesondere mit dem Recyclingkonzern Umicore.



Volkswagen Group Components hat Anfang 2021 am Standort Salzgitter die konzernweit erste Pilotanlage für das Recycling von Hochvolt-Fahrzeugbatterien eröffnet. Ziel ist die industrialisierte Rückgewinnung wertvoller Rohmaterialien wie Lithium, Nickel, Mangan und Kobalt im geschlossenen Kreislauf sowie von Aluminium, Kupfer und Kunststoff mit einer Wiederverwertungsquote von perspektivisch mehr als 90 %. Es werden nur Batterien recycelt, die nicht mehr anderweitig verwendet werden können – zum Beispiel in wiederaufbereiteter Form in mobilen Energiespeichern wie den flexiblen Schnellladesäulen oder Laderobotern. Die Anlage ist zunächst darauf ausgelegt, im Pilotbetrieb bis zu 3.600 Batteriesysteme im Jahr zu recyceln.

Der innovative und CO₂-sparende Recyclingprozess kommt ohne das energetisch aufwendige Einschmelzen im Hochofen aus. Die angelieferten gebrauchten Batteriesysteme werden zunächst tiefentladen und demontiert. Daran anschließend werden die Einzelteile im Zerkleinerer zu Granulat zerrieben, das getrocknet wird.

Dabei wird neben Aluminium, Kupfer und Kunststoffen vor allem das wertvolle „Schwarze Pulver“ gewonnen, das die wichtigen Batterierohstoffe Lithium, Nickel, Mangan und Kobalt sowie Graphit enthält. Die Trennung und Aufbereitung der einzelnen Stoffe durch hydrometallurgische Verfahren – unter Verwendung von Wasser und



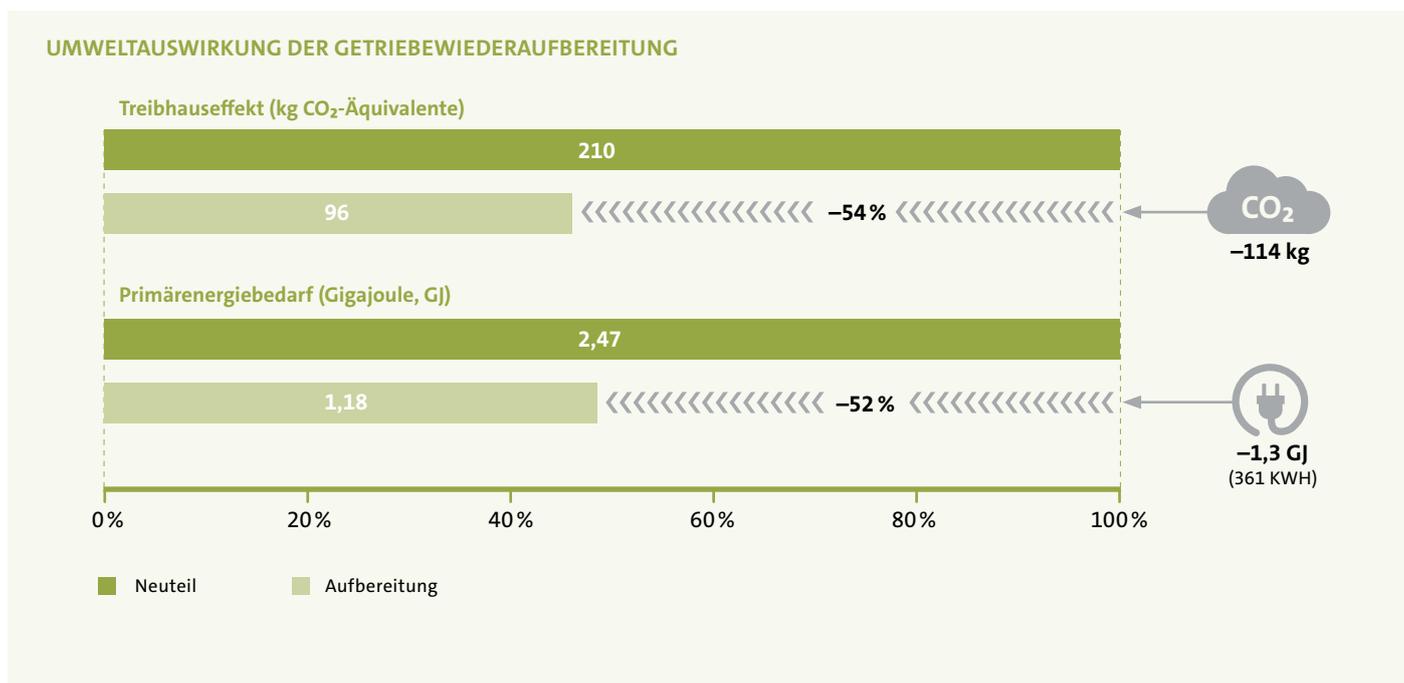
chemischen Mitteln – erfolgt im Nachgang bei spezialisierten Partnern. Wesentliche Bestandteile alter Batteriezellen können so bei der Herstellung von neuem Kathodenmaterial genutzt werden. Mit dem zurückgewonnenen Material kann perspektivisch die Versorgung der Zellfertigung bei Volkswagen unterstützt werden. Die CO₂-Einsparung wird mit rund 1,3 t pro 62-kWh-Batterie, die mit Kathoden aus recyceltem Material sowie Grünstrom gefertigt wird, bewertet.

Wiederaufbereitung von Fahrzeugteilen und Werkzeugen

Unsere Orientierung an hoher Qualität mit einer geringen Reparaturbedürftigkeit zielt auf eine hohe Langlebigkeit unserer Fahrzeuge in der Nutzungsphase ab und ist damit ein wichtiger Beitrag zur Ressourceneffizienz. Sollte dennoch ein Teil ausfallen, bieten wir mit dem Austauschprogramm des Konzerns After Sales und seiner Marken ein Zusatzangebot zu Neuteilen an. Zentraler Bestandteil des Austauschprogramms ist die weltweite Rückführung von sogenannten Altteilen aus den Werkstätten und die anschließende industrielle Aufbereitung. Durch unsere Entwicklungskompetenz sowie

strukturierte Qualitätsstandards und -prozesse machen wir das Teil wieder einsatzbereit für einen weiteren Lebenszyklus in der Nutzungsphase des Fahrzeugs. Aus dem Konzern After Sales heraus werden markenübergreifend einheitliche Standards und Strukturen geschaffen, um zielgerichtet und effizient neue Kreislaufwirtschaftsprojekte gemeinsam umzusetzen. Wählt der Kunde das aufbereitete Bauteil als Alternative zum Neuteil, unterstützt er damit aktiv die nachhaltige Ressourcenschonung und die Reduzierung von Energiebedarf und CO₂-Emissionen.

In einer zertifizierten Umweltbilanz wurden die Umweltauswirkungen eines fabrikneuen Getriebes mit denen des aufbereiteten Pendants verglichen. Im Ergebnis lässt sich durch die Aufbereitung eine Reduzierung der CO₂-Emissionen um 54% sowie eine Senkung des Primärenergiebedarfs um 52% gegenüber dem Neuteil erreichen. Die so eingesparte Energiemenge pro aufbereitetem Getriebe von 1,3 Gigajoule entspricht der Reichweite eines Elektroautos von mehr als 2.200 km (ID.3 auf Basis WLTP).



Aktuell umfasst das Sortiment circa 8.300 Teile für zentrale Fahrzeugkomponenten, wie zum Beispiel Motoren, Getriebe oder Elektronikbauteile. Im Jahr 2022 haben wir über unseren Rücknahmeprozess rund 407.000 Altteile aus 67 Ländern im zentralen Altteillager zurückgenommen. Dies entspricht einer Rücknahmequote von 97%.

Außerdem werden nicht nur Fahrzeugteile, sondern auch die Produktionsinstrumente bei Volkswagen wieder aufbereitet. Dafür steht etwa das Kompetenzzentrum Werkzeug am Standort Salzgitter. Hier wurden seit 2009 im Durchschnitt 160.000 Werkzeuge pro Jahr so bearbeitet, dass sie für ihren erneuten Einsatz geeignet sind.

Rückgewinnung von Edelmetallen aus Katalysatoren und Partikelfiltern

Einen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft leistet das Austauschteilprogramm auch mit der Rücknahme von gebrauchten Katalysatoren und Partikelfiltern. Durch markenübergreifende Prozesse wird die Rückgewinnung der darin enthaltenen Edelmetalle Platin, Palladium und Rhodium erreicht. Jährlich werden circa 80.000 Katalysatoren und Partikelfilter aus Werkstätten der Konzernmarken zurückgenommen. Zusätzlich fließen auch Katalysatoren von Motorenprüfständen und Produktionschargen in den Recyclingprozess ein. Auf diesem Weg werden mehr als 600 kg Edelmetalle als Rohstoff zurückgewonnen und stehen dem Unternehmen als Sekundärmaterial zur Verfügung. Die zurückgewonnenen Rohstoffe kommen bei der Produktion neuer Abgasanlagen für Konzernfahrzeuge wieder zum Einsatz, sodass Stoffkreisläufe geschlossen und der Bedarf an neuen Edelmetallen reduziert werden kann.

Aluminium-Closed-Loop bei Audi

Mit dem Aluminium-Closed-Loop-Projekt wurde 2017 im Werk Neckarsulm erstmals ein geschlossener Kreislauf für Aluminium über die Unternehmensgrenzen hinweg realisiert. Der Verschnitt an Aluminiumblechteilen aus dem Presswerk wird direkt an den Lieferanten zurückgeliefert, dieser kann den Schrott recyceln und für die Herstellung von neuem Material verwenden, das Audi anschließend wieder im Presswerk einsetzt. Durch die Wiederverwertung der Aluminiumabfälle kann bei der Herstellung bis zu 95 % der Energie gegenüber der Verwendung von Primäraluminium eingespart werden. Auf diesem Weg vermeidet Audi somit CO₂-Emissionen und reduziert auch die Menge an benötigten Primärrohstoffen. Mittlerweile sind neben dem Werk in Neckarsulm auch die Audi Werke in Ingolstadt und Győr an den Aluminium-Closed-Loop-Prozess angebunden. Das Verfahren selbst sowie die daraus resultierende CO₂-Einsparung von bilanziell über 633.881 t CO₂ seit 2017 wurden von unabhängigen Dritten verifiziert. Die Berechnung der CO₂-Einsparung aus dem Aluminium-Closed-Loop-Projekt wurde im Vergleich zum Vorjahr aktualisiert, da die Presswerkverschnitte neu bewertet wurden.

633.881 t CO₂
 wurden seit 2017 durch den
Aluminium-Closed-Loop-Prozess eingespart.

Produktionsabfälle recyceln

Auch die in der Produktion entstehenden Abfälle mit Wertstoffgehalt werden immer systematischer in unsere Kreislaufprozesse einbezogen. So werden in der Gießerei der Volkswagen Group Components in Kassel alle am Standort anfallenden Aluminiumspäne wieder in den Gießprozess zurückgeführt. Pro Tag fallen hier etwa 20 t Alumi-

niumspäne an, die in der Anlage eingeschmolzen werden. Prognosen zufolge reduziert sich durch diese Alternative zur regulären Aluminiumherstellung der Energiebedarf um etwa 3.250 MWh pro Jahr und der CO₂-Ausstoß um über 1.400 t pro Jahr. Mittelfristig will die Gießerei weitere 40 t Material pro Tag aus anderen europäischen Volkswagen Werken zusätzlich einschmelzen. Langfristig soll die Menge auf bis zu 80 t Späne pro Tag steigen.

Im Volkswagen Werk in Wolfsburg wird der Kunststoffabfall, der prozessbedingt bei der Herstellung von Benzin-Tanks (Coextrusion) anfällt, aufbereitet und wiederum zur Fertigung von Diesel-Tanks (Monoextrusion) genutzt. Im Ergebnis können so jährlich circa 1.600 t Material in Kunststofftanks verbaut werden, die sonst der Entsorgung zugeführt würden. Damit kann das Werk pro Jahr 2.500 t CO₂ und 2 Mio. € Materialkosten einsparen.

Verantwortungsbewusster Umgang mit Wasser

Mit der Ressource Wasser möchten wir möglichst schonend umgehen. Der größere Teil des Wasserverbrauchs entfällt auf die Lieferkette und dort vor allem auf die Gewinnung von Rohstoffen beziehungsweise auf deren Verarbeitung. Da wir diese Aspekte – trotz unserer Anforderungen an Lieferanten zur Nachhaltigkeit – nicht direkt beeinflussen können, konzentrieren wir uns auf unsere Produktionsstätten. 50,3% (rund 15,9 Mio. m³) unseres gesamten Frischwasserbedarfs zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sind Standorten zuzuordnen, die in Risikozonen liegen. Das sind Gebiete mit Wassermangel, wie zum Beispiel Mexiko. Durch die Kreislaufführung beziehungsweise Rückführung von Kühl- und Prozesswasser kann der Frischwasserbedarf sowie die Abwassermenge deutlich gesenkt werden. Beispielhaft steht dafür der Audi Standort San José Chiapa (Mexiko), der aufgrund von Kreislaufführung als abwasserfreier Standort anzusehen ist.

Mit zentralen Vorgaben steuern wir wassersparende Prozesse an allen unseren Konzernstandorten während des Fertigungsablaufs. Zusätzlich unterstützt Volkswagen das Water Disclosure Project (WDP), welches durch das Carbon Disclosure Projekt (CDP) ins Leben gerufen wurde, durch Transparenz bezüglich seines Wassermanagements. Im Jahr 2022 erhielten wir im WDP-Ranking für unser nachhaltiges Wassermanagement die Bestnote A und sind somit wieder im Leadership-Index vertreten. Der absolute Bedarf an Frischwasser in unserem Konzern ist aufgrund wachsender Produktionszahlen und der Integration neuer Standorte in den letzten Jahren gestiegen. Der Frischwasserverbrauch für die Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen ist von 2010 bis 2022 um 17,4% pro Fahrzeug gesunken – dank einer Vielzahl von Recyclingmaßnahmen und der Einführung von wasserarmen Fertigungsverfahren. Die Menge des angefallenen Abwassers zeigt einen ähnlichen Verlauf wie die Menge des verbrauchten Frischwassers. Mengendifferenzen zwischen Frisch- und Abwasser ergeben sich beispielsweise durch Verdunstung in Kühltürmen und im Fertigungsprozess.

KENNZAHLEN KREISLAUFWIRTSCHAFT

Kennzahl	Einheit	2022	2021	Hinweise und Kommentare
Vermiedenes CO ₂ durch das Aluminium-Closed-Loop-Projekt seit 2017	in t CO ₂	633.881	467.671	Die Berechnung der CO ₂ -Einsparung des Aluminium-Closed-Loop wurde aufgrund der Neubewertung der Presswerkverschnitte im Vergleich zum Vorjahr aktualisiert.
Anteil Frischwasserbedarf an Standorten in Risikogebieten	in Mio. m ³ /a	15,9	15,8	Pkw & leichte Nfz

MENSCHEN IN DER TRANSFORMATION

The background is a dark red color with a complex, abstract geometric pattern. The pattern consists of numerous white lines that form a series of interconnected, overlapping shapes, including triangles, quadrilaterals, and larger polygons. These shapes are arranged in a way that creates a sense of depth and movement, resembling a stylized architectural structure or a network diagram. The lines are thin and white, contrasting sharply with the dark red background.

75

SOZIALE VERANTWORTUNG FÜR EINE NEUE EPOCHE NACHHALTIGER MOBILITÄT

Die Automobilindustrie befindet sich mitten in einer weitreichenden technologischen Transformation, um den steigenden gesellschaftlichen Erwartungen, internationalen Abkommen und politischen Regulierungen gerecht zu werden, die eine zielgerichtete Dekarbonisierung von Produkten und Geschäftsprozessen verlangen. Der Umstieg vom Verbrennungsmotor auf Elektroantrieb, die digitale Vernetzung des Autos mit seiner Umwelt oder das autonome Fahren führen dabei nicht nur zu entsprechenden Umsatzsteigerungen und höheren Wertschöpfungsanteilen bei Software und Elektromobilität. Die Digitalisierung und Elektrifizierung als Treiber der zukünftigen technologischen Entwicklung steigern zugleich die Wissensintensität in der Branche mit dem Fokus auf Coding, Programmierung und Ingenieurstätigkeiten. Dieser Übergang wird sich innerhalb von einem Jahrzehnt vollziehen. Die gesamte automobile Welt befindet sich somit in einem Transformationskorridor, an dessen Ende sich auch die Rolle der Automobilproduzenten und ihrer Zulieferer als Arbeitgeber sowie die in der Branche benötigten Qualifikationen grundlegend anders darstellen werden als zu Beginn dieses Prozesses. Mit unserer Group People Strategy stellen wir die Weichen, um diesen Wandel arbeitnehmer- und sozialverträglich zu gestalten.

STEUERUNG IM PERSONALBEREICH

Übergeordnete Verantwortung für alle Sozialthemen trägt der Konzernvorstand Personal. Innerhalb der Volkswagen AG hat er in diesem Zusammenhang direktes Weisungsrecht. International übernehmen auch die Personalvorstände der Marken und Regionen Verantwortung für Personalthemen und berichten an den Konzernvorstand Personal. Wesentliche Steuerungsinstrumente sind in diesem Zusammenhang Chartas, die Arbeitnehmerbelange abdecken, Konzern- und Markenrichtlinien sowie betriebliche Regelungen auf der Gesellschaftsebene. Im Zuge der Umsetzung der Konzernstrategie NEW AUTO werden in der Group People Strategy auf unterschiedlichen Ebenen des Konzerns Ziele definiert und bearbeitet. Ein KPI-Set als Messinstrument der Strategieumsetzung wurde etabliert.

 > Die Transformation steuern und messbar machen

Fest etablierte Gremienstrukturen ermöglichen den regelmäßigen Informationsfluss und die Entscheidungsfindung.

Nachhaltigkeitsprinzipien als Fundament der Personalarbeit

Volkswagen ist ein sozial verantwortlicher Arbeitgeber, der als Mitglied des UN Global Compact in seinem personalpolitischen Handeln internationalen Rahmenwerken und Standards der Nachhaltigkeit folgt, wie beispielsweise den Sustainable Development Goals, der Global Reporting Initiative (GRI) und anerkannten ESG-Normen. Wie wir unsere Arbeitsbeziehungen gestalten, wird zudem durch eine Reihe weiterer Chartas und Erklärungen geleitet, die wir mit dem Europäischen und dem Welt-Konzernbetriebsrat vereinbart haben. Diese geben unseren Mitarbeitern Sicherheit im Hinblick auf ihre kollektiven Rechte am Arbeitsplatz und regeln die Grundsätze der

Arbeitspolitik des Volkswagen Konzerns. Gemeinsam mit den Mitbestimmungsgremien beziehungsweise den Arbeitnehmervertretern setzen wir diese Vereinbarungen an den jeweiligen Standorten um.

Zu den relevanten Rahmenwerken im Personalbereich gehören:

- Die Erklärung des Volkswagen Konzerns zu sozialen Rechten, industriellen Beziehungen und zu Wirtschaft & Menschenrechten (Sozialcharta). Darin verpflichten wir uns zu dem rechtlich gültigen und zu garantierenden nationalen Lohnminimum für alle Beschäftigten, zur Wahrung des Rechts auf Privatsphäre, persönliche Sicherheit und Meinungsfreiheit, zu den Rechten indigener Völker und zur Verhinderung grausamer, unmenschlicher oder erniedrigender Behandlung. Die Sozialcharta richtet sich an den Konventionen der International Labour Organization (ILO, auf Deutsch: Internationale Arbeitsorganisation IAO) aus. Der Geltungsbereich der Charta erstreckt sich auf die Volkswagen AG sowie auf die kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Die Grundsätze der Sozialcharta wurden auch als Teil der Nachhaltigkeitsanforderungen in der Lieferkette sowie in den Volkswagen Code of Conduct für Geschäftspartner integriert.



> www.volkswagenag.com > Nachhaltigkeit > Strategie, Policy & Engagement > Policy > Sozialcharta

- Die Charta der Arbeitsbeziehungen, die erweiterte Unterrichts-, Konsultations- und Mitbestimmungsrechte für die Arbeitnehmervertretungen der im Europäischen und im Welt-Konzernbetriebsrat vertretenen Marken, Gesellschaften und Standorte vorsieht.
- Die Charta der Zeitarbeit, mit der sich Konzernleitung, Europäischer und Welt-Konzernbetriebsrat auf Grundsätze zur Zeitarbeit verständigt haben.
- Die Charta der Berufsausbildung, in der die Berufsausbildung als ein zentraler Bestandteil der Charta der Arbeitsbeziehungen verankert ist.

SOZIALCHARTA

Die Sozialcharta bildet die verbindliche Grundlage für die sozialen und industriellen Beziehungen des Volkswagen Konzerns. Sie richtet sich an den Konventionen der ILO aus und gilt für die Volkswagen AG sowie für die kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns.

Hinzu kommt eine Reihe von lokal gültigen Vereinbarungen mit den jeweils zuständigen Gewerkschaften, die zum Beispiel Standards zur Weiterbildung und zur Gesundheitsprävention beinhalten. Diese grundlegenden Normen und Vereinbarungen bilden auf Konzernebene die Basis für die Rechte der Mitarbeiter und der gewählten Arbeitnehmervertreter, die im Europäischen und im Welt-Konzernbetriebsrat vertreten sind. Unternehmensleitung und Arbeitnehmer

vertretungen treffen regelmäßig zu Konsultationen zusammen. Alle Mitglieder des Europäischen und des Welt-Konzernbetriebsrats tagen mindestens einmal im Jahr in einer gemeinsamen Sitzung beider Gremien.

Beteiligungsrechte der Mitarbeiter

Wir wollen in unserem Unternehmen eine möglichst umfassende Repräsentation von Arbeitnehmerinteressen ermöglichen. Bei der Ausgestaltung kooperativer, von sozialem Frieden geprägter Arbeitsbeziehungen leiten uns die universal gültigen Menschenrechte und die Normen der ILO. Volkswagen bekennt sich grundsätzlich zur weltweiten Einhaltung der Vereinigungsfreiheit und erkennt das Grundrecht aller Arbeitnehmer an, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen zu bilden. Ebenso wird das Recht auf negative Koalitionsfreiheit der Arbeitnehmer respektiert. Die Anerkennung des Rechts aller Arbeitnehmer, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen zu bilden, schließt dabei auch die Wertschöpfungskette mit ein und stellt einen wesentlichen Bestandteil der Sozialcharta dar. Aufgrund unterschiedlicher politischer und rechtlicher Rahmenbedingungen ist die Umsetzung der OECD- und ILO-Standards in allen Produktionsstätten des Konzerns weltweit nicht im gleichen Ausmaß wie in der Europäischen Union möglich. Die Verwirklichung der Vereinigungsfreiheit erfolgt dabei unter der Berücksichtigung der in den verschiedenen Ländern und Standorten geltenden Gesetze. Eine besondere Herausforderung ergibt sich daher in Staaten, die nicht das ILO-Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechts unterzeichnet haben.

Unser Ziel ist es, das Spannungsfeld zwischen den unterschiedlichen nationalen Rahmenbedingungen und dem Interesse an einer größtmöglichen Verwirklichung des Vereinigungsrechts zu überbrücken. Dabei setzt der Volkswagen Konzern auf eine lange Tradition in der Gestaltung betrieblicher Arbeitsbeziehungen auch in Ländern, in denen das ILO-Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechts nicht anerkannt wurde. Konkrete Beispiele sind unter anderem Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda., ŠKODA AUTO Volkswagen India Private Limited und Ducati Motor (Thailand) Co., Ltd., wo wir einen Partizipationsansatz verfolgen, der deutlich über den gesetzlichen Rahmen hinausgeht.

Fälle von Diskriminierung aufgrund der Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft können im Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns gemeldet werden. Eine gesonderte statistische Erfassung dieser Fälle ist bislang nicht erfolgt, da bei der statistischen Erfassung von Diskriminierungsvorfällen nicht zwischen den Ursachen der Diskriminierung unterschieden wird.

Kooperative Ausgestaltung von Arbeitsbeziehungen in Marken und Gesellschaften

Überall auf der Welt kooperieren wir mit den für uns zuständigen Gewerkschaften. Zahlreiche Gesellschaften verfügen zudem über Aufsichtsgremien, in denen Arbeitnehmer vertreten sind. So ermöglicht Volkswagens Nutzfahrzeugsparte mit der Holding TRATON SE und seinen Tochterunternehmen MAN, Scania, Navistar und Volkswagen Truck & Bus eine weitgehende Beteiligung der Arbeit-

nehmervertreter. Dabei kann der TRATON SE-Betriebsrat beispielsweise im Rahmen einer Beteiligungsvereinbarung zwischen Vorstand und Arbeitnehmervertretern umfangreiche Informations- und Konsultationsrechte wahrnehmen. Zudem regelt die Vereinbarung die paritätische Besetzung mit Arbeitnehmervertretern im höchsten Organ der TRATON SE – dem Aufsichtsrat. Bei Scania ist ebenfalls ein europäischer Betriebsrat etabliert, das SEC (Scania European Committee), das mit Beteiligungsrechten ausgestattet ist. Scania hat zudem eine globale Unternehmenspolitik eingeführt, die Mindeststandards wie Arbeitszeiten, wöchentliche Ruhezeiten, Urlaubs- und Krankheitszeiten für seine Mitarbeiter regelt. Die schwedische Lkw-Marke ist darüber hinaus ein aktiver Partner der Global-Deal-Plattform, einer Multistakeholder-Initiative für den sozialen Dialog und die Partnerschaft zwischen Regierungen, Unternehmen, Arbeitgeberverbänden und Gewerkschaften.

Der Volkswagen Konzern ist sich bewusst, dass ESG-bezogene Kontroversen – auch hinsichtlich des Schutzes von Arbeitnehmerrechten – bei Entscheidungen von Investoren immer wichtiger werden. Um den Umgang mit aktuellen und laufenden Kontroversen transparent zu machen, hat das Unternehmen ein eigenes webbasiertes Informationsangebot zur Verfügung gestellt.

 > www.volkswagenag.com > Investor Relations > Corporate Governance > ESG Controversies

SOZIAL VERANTWORTLICHE TRANSFORMATION

Unser Ziel bei Volkswagen ist eine erfolgreiche und sozial verantwortliche Transformation der Mitarbeiter in die neue Epoche nachhaltiger Mobilität. Wir wollen auch künftig möglichst hochqualifizierte Mitarbeiter in attraktiven, zukunftssträchtigen Berufsfeldern beschäftigen, wettbewerbsfähige Gehälter bezahlen und sichere Arbeitsplätze bieten.

Die durch Digitalisierung und Elektrifizierung getriebene Transformation der Automobilindustrie hat maßgebliche Auswirkungen auf unsere Produktstrategie – und damit auf benötigte Qualifikationen und die Zusammensetzung der Belegschaft. Seit 2020 rüsten immer mehr Fahrzeug- und Komponentenwerke um: von der Produktion von Verbrennern auf die von E-Fahrzeugen. Beispiele dafür sind die laufenden Umrüstungsprozesse der Werke in Emden, Salzgitter und Hannover sowie in Chattanooga, USA. Mittlerweile bauen bereits 14 Standorte des Volkswagen Konzerns Elektroautos. Deren Produktion ist im Vergleich zu Verbrennern zwar weniger komplex, allerdings entstehen durch neue digitale Funktionalitäten im Fahrzeug neue Beschäftigungsfelder für hochqualifizierte Mitarbeiter. Insgesamt spiegelt die aktuelle Belegschaftsstruktur bei Volkswagen die erwarteten Veränderungen noch nicht wider; so sind rund die Hälfte der Mitarbeiter weiter in ausführenden Tätigkeiten in der Produktion beschäftigt. Ein wesentliches Bestreben unserer Personalstrategie besteht deshalb darin, Mitarbeiter aus traditionellen Produktionsbereichen in den benötigten Aufgabenfeldern entlang unserer Konzernstrategie NEW AUTO zu qualifizieren. Es ist zudem damit zu rechnen, dass die weitere Umsetzung der Konzernstrategie NEW AUTO und die Transformation zu einem softwaregetriebenen Unternehmen zu einer

Ungleichzeitigkeit in der Personalentwicklung führen kann, auf die es sich vorzubereiten gilt. So kann es zu einem Überschuss an Arbeitskräften in traditionellen Bereichen kommen, während eine Knappheit auf Talentmärkten für Tech-Professionen wahrscheinlich ist, auf denen Unternehmen wie Volkswagen in Wettbewerb zu IT-Konzernen treten müssen.

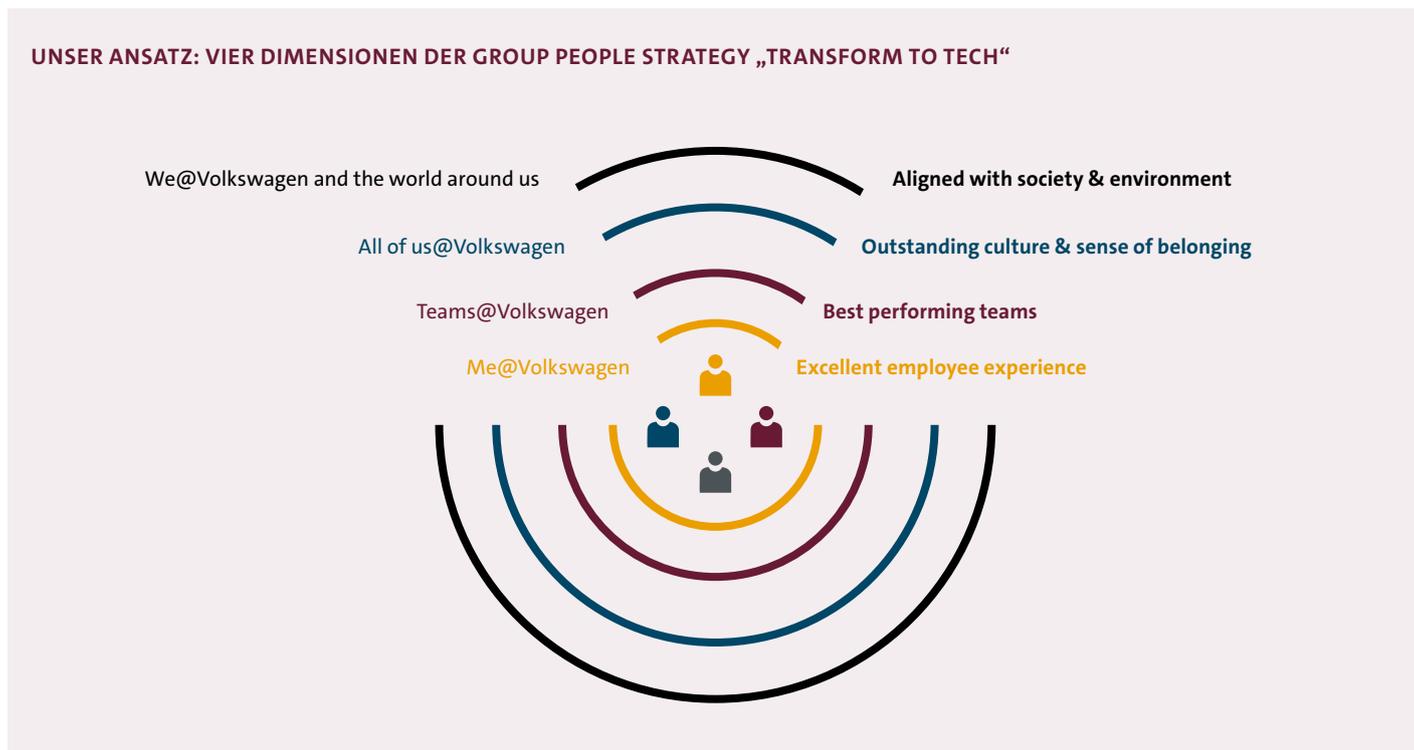
Der Belegschaft des Volkswagen Konzerns steht somit ein Prozess des parallelen Auf-, Ab- und Umbaus bevor. Diese Transformation wird nur dann erfolgreich sein, wenn wir unsere Mitarbeiter mit auf den Weg nehmen, sie qualifizieren, bestmöglich auf die anstehenden Veränderungen vorbereiten, ihnen eine klare Perspektive aufzeigen und Teilhabe anbieten. Zugleich müssen wir in diesem Modernisierungsprozess die Leistungsfähigkeit und Motivation unserer Mitarbeiter erhalten sowie ein effizientes Management der Arbeitskosten als Voraussetzung der Wettbewerbsfähigkeit anstreben.

TRANSFORMATION IM PERSONALBEREICH ALS FOKUSTHEMA DER KONZERNSTRATEGIE

Die Verantwortung für „Menschen in der Transformation“ steht im Zentrum unserer aktuellen und zukünftigen Aktivitäten im Personalbereich. Diese Verantwortung reicht jedoch noch darüber hinaus:

Für den Volkswagen Konzern ist die Transformation der Belegschaft im Rahmen seiner Konzernstrategie NEW AUTO als eines der zentralen Fokusthemen definiert. Außerdem haben wir das Thema in einer eigenen Konzerninitiative „People & Transformation“ auf den Weg gebracht. Eine Schlüsselrolle spielt dabei die vom Konzernvorstand 2021 verabschiedete Personalstrategie (Group People Strategy) für unsere drei Markengruppen unter dem Titel „Transform to Tech“. Auch im Berichtsjahr führte der Volkswagen Konzern zentrale und erfolgreiche Ansätze seiner Personalpolitik fort. 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) wird systematisch verbessert, die Teams werden 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 Arbeiterlebnis, die Arbeitszufriedenheit und am Ende den Erfolg der Arbeit sowie die Einbettung des Unternehmens in die Gesellschaft aus:

- „Ich“ (Me@Volkswagen)
- „Mein Team“ (Teams@Volkswagen)
- „Wir alle bei Volkswagen“ (All of us@Volkswagen)
- „Volkswagen in der Gesellschaft“ (We@Volkswagen and the world around us)

Mit unseren Initiativen und Programmen in diesen vier Dimensionen streben wir eine Verbesserung der individuellen und gruppenbezogenen Arbeitssituationen bei Volkswagen an und nehmen auch den kulturellen Zusammenhalt des Volkswagen Konzerns und seine gesellschaftliche Legitimität in den Blick.

1. INITIATIVEN IN DER DIMENSION „ME@VOLKSWAGEN“

Wir wollen das Mitarbeitererleben systematisch verbessern und streben an, dass jeder Mitarbeiter optimale Bedingungen für die Erfüllung seiner Aufgaben vorfindet. Das beginnt mit exzellenten 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.

Transformationsorientierte Aus- und Weiterbildung

Als Arbeitgeber streben wir an, dass unsere Mitarbeiter ihr gesamtes Berufsleben wertschöpfend auf Arbeitsplätzen in unserem Unternehmen tätig sein können. Dafür ist es neben dem Erhalt der Gesundheit notwendig, Fähigkeiten und Fertigkeiten den sich schnell wandelnden Rahmenbedingungen anzupassen. Deshalb stellt die Qualifizierung unserer Beschäftigten und die Anpassung an neue Tätigkeiten und Berufsprofile ein zentrales Handlungsfeld der Transformation der Belegschaft dar. Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, der Übergang zu vernetztem und autonomem Fahren und die digitale Transformation unseres Unternehmens stellen aktuell stark veränderte Anforderungen an die Qualifikation der Mitarbeiter. Diesen Veränderungen begegnen wir mit unserem umfassenden Aus- und Weiterbildungssystem mit individuellen Qualifizierungsmaßnahmen.

In der aktuellen Umbruchsituation der Automobilindustrie liegt das besondere Augenmerk des Volkswagen Konzerns in der Weiterbildung darauf, die Mitarbeiter in wichtigen Zukunftstechnologien zu schulen und sie im Transformationsprozess eng zu begleiten. So hat Volkswagen am Standort Chattanooga, USA, mithilfe der

Volkswagen Group Academy sein berufliches Qualifizierungsprogramm gezielt um Kurse rund um das Thema E-Mobilität erweitert. Es umfasst im Wesentlichen die beiden Programmlinien Hochvolt- und Automatisierungsqualifizierung, die seit Beginn über 3.000 Teilnahmen verzeichnen konnten. Ab Mitte des Berichtsjahrs wurde das Programm in die regulären Weiterbildungsstrukturen überführt.

Die duale Berufsausbildung im Volkswagen Konzern unterstützt die Transformation der Belegschaft. Aufgrund ihrer flexiblen Verknüpfung von praktischer Tätigkeit und Wissensvermittlung bereitet die Berufsausbildung unsere Nachwuchskräfte auf die neuen Herausforderungen vor. Auf internationaler Ebene orientieren wir uns an den hohen deutschen Ausbildungsstandards. Im Jahr 2022 bildete der Volkswagen Konzern 16.590 Menschen aus. Auch nach ihrer Ausbildung unterstützen wir die weitere Entwicklung von Berufsanfängern. Besonders talentierte junge Fachkräfte werden zum Beispiel in Talentkreisen gefördert.

Insbesondere mit dem Programm „Fakultät 73“ verbreitern wir die Wissensbasis für die digitale Transformation im Unternehmen. Hier bilden wir Softwareentwickler für den eigenen Bedarf selbst aus. Das zweijährige Ausbildungsprogramm richtet sich an Mitarbeiter sowie externe Bewerber mit IT-Affinität. Innerhalb der Ausbildung erarbeiten sich die künftigen Experten erforderliche Kompetenzen für eine erfolgreiche Karriere als Softwareentwickler in der Automobilindustrie. Seit Bestehen der „Fakultät 73“ (2019) konnten bereits 186 Junior-Softwareentwickler dieses Weiterbildungsprogramm erfolgreich abschließen. Die Absolventen sind vorwiegend in den Fachbereichen der Konzern- und Marken-IT, der Technischen Entwicklung und CARIAD im Einsatz. Im Dezember 2022 ist der vierte Jahrgang in dieses innovative Transformationsprogramm – mit 200 Kollegen der bisher größte – gestartet.

Die Volkswagen AG, CARIAD und ŠKODA haben den Aufbau und Betrieb innovativer Programmierschulen in Wolfsburg, Berlin und Prag in Kooperation mit der gemeinnützigen École 42 gefördert. Volkswagen spendete dafür im Berichtsjahr 3 Mio. €. Bisher wurden in den Ausbildungsinstituten über 400 Schüler aufgenommen, um nach einem innovativen Ausbildungskonzept von- und miteinander zu lernen. Wie an der École 42 in Paris steht die gebührenfreie Ausbildung Bewerbern auch ohne Schul- oder Hochschulabschluss und unabhängig von Alter, Geschlecht und Herkunft offen.

Ausgebildete Fachkräfte haben bei der für die Aus- und Weiterbildung verantwortlichen Volkswagen Group Academy die Wahl aus einem breiten Spektrum von Qualifizierungen. Dieses reicht von der Weiterbildung zu zukunfts- und allgemein relevanten fachlichen sowie überfachlichen Themen über die fachspezifische Qualifizierung in den Berufsfamilien bis hin zu umfassenden Personalentwicklungsprogrammen.

Mit „Degreed“ haben wir eine innovative Lernplattform etabliert, die unseren Beschäftigten vielfältige Weiterbildungsmöglichkeiten eröffnet. Die Plattform schafft eine einfache und individuelle Lernerfahrung und wird sukzessive im Konzern ausgerollt. Degreed ist darauf ausgerichtet, die Ergebnisse der strategischen Personalplanung mit entsprechenden Qualifizierungsprogrammen zu unterstützen. Zudem geht es um die Entwicklung wichtiger Fähigkeiten, beispielsweise in Themenfeldern wie Data Analytics, Softwareentwicklung, Leadership, Machine Learning und künstliche Intelligenz. Das Modul „Individuelle berufliche Orientierung“ (IBO) bietet allen Mitarbeitern der Volkswagen AG die Möglichkeit, berufliche Ziele und Interessen

sowie persönliche Fähigkeiten zu reflektieren und diese mit den Entwicklungsmöglichkeiten im Unternehmen abzugleichen. In einem Baukasten werden dazu verschiedene Methoden zur Selbstreflexion oder Fremdeinschätzung, Praxisübungen, Literaturempfehlungen sowie Podcasts angeboten.

Bei unseren umfangreichen Qualifizierungsmaßnahmen legen wir Wert auf eine übergeordnete Systematik und einheitliche Standards. Dies gilt auch für unsere aktuell eingesetzten Führungs- und Managementprogramme, die in der folgenden Übersicht zusammengefasst sind.

Programm	Teilnehmende Marken und Gesellschaften ¹	Zielgruppe
Meisterbasisqualifizierung (MBQ) Die MBQ vermittelt notwendige Basiskompetenzen für die Ausübung von Meisteraufgaben. Die Teilnehmer optimieren die Führung der eigenen Meisterschaft, werden in ihrer Meisterrolle gestärkt und erweitern ihre Führungspersönlichkeit. Sie erleben das eigene Verhalten in realen Führungssituationen und lernen, sich selbst noch besser zu reflektieren.	VW AG, MAN Truck & Bus	Meister
Führungskräftebasisqualifizierung (FBQ) Im Rahmen der FBQ lernen die Teilnehmer die relevanten Führungswerkzeuge kennen und setzen sie situativ im Rahmen des Wertesystems der Volkswagen AG erfolgreich ein. Bestandteil der FBQ sind auch Inhalte zur Reflexion des eigenen Führungsstils.	VW AG	Unterabteilungsleiter
Management-Development-Programm Das Management-Development-Programm für angehende Manager legt den Fokus auf Diversität, Business Management sowie Selbstverantwortung. Zwei neue Module schulen die angehenden Manager in Agilität im Management- und Führungsalltag.	VW AG, CARIAD	Managementkandidaten
Senior-Management-Programm Das konzernweite Senior-Management-Programm vermittelt erfahrenen Managern Wissen aus Forschung und Praxis mit den Schwerpunkten Kundenorientierung, Innovation und Leadership, ergänzt durch Design-Thinking-Methoden, Werkzeuge wie Triple Impact und Lean Canvas sowie Decision Biases als Lerninhalte.	VW AG, VW Nutzfahrzeuge, AUDI AG, Porsche AG, Bentley Motors, CARIAD, ŠKODA	neu berufene Mitglieder des Oberen Managementkreises
Group Training Catalogue Ein dezentraler Katalog mit Qualifizierungen, die von einzelnen Marken konzipiert und von weiteren Marken genutzt werden können. Mit dem „Group Training Catalogue for Leadership and Transformation“ bietet etwa die Group Leadership Academy Seminare an, die das Management in der Transformation des Konzerns unterstützen und inspirieren. Beispielsweise wird mit der Qualifizierung „Building a sustainable organization. Together.“ vermittelt, wie Nachhaltigkeit bei operativen Managemententscheidungen berücksichtigt werden kann.	Audi, Porsche, Bentley, CARIAD, SEAT, MAN, Scania, TRATON SE, VW AG, VW Nutzfahrzeuge	Managementkreis, Oberer Managementkreis, Top-Managementkreis
Programm Transform Leadership 2030 Das Programm „Transform Leadership 2030“ bietet die Gelegenheit, sich im Dialog mit Experten und Vorstandsmitgliedern in acht Kernmodulen mit allen Aspekten des Wandels auseinanderzusetzen und insbesondere technologie-spezifische Kenntnisse zu vertiefen.	VW AG sowie Gäste aus anderen Marken und Gesellschaften	Managementkreis, Oberer Managementkreis, Top-Managementkreis

¹ Zur besseren Lesbarkeit wurde auf die Nennung von Tochter- und Kleinstgesellschaften verzichtet.

Stimmungsbarometer misst Mitarbeiterzufriedenheit

Wir legen großen Wert darauf, dass sich unsere Beschäftigten aktiv in Prozesse einbringen und ihre Meinungen, ihre Einschätzungen und ihre Kritik Gehör finden. Aus diesem Grund erheben wir jährlich das sogenannte „Stimmungsbarometer“. Bei dieser Mitarbeiterbefragung, an der 2022 159 Gesellschaften des Konzerns teilnahmen, ermitteln wir mit einer gezielten Frage den Status unserer internen Arbeitgeberattraktivität. Daneben interessiert uns auch die Einschätzung der Mitarbeiter zu den Fragen, wo das Unternehmen beim

Thema Integrität steht und wie sie die Zusammenarbeit im Konzern beurteilen. Die Resultate des Stimmungsbarometers helfen uns, Verbesserungspotenziale zu identifizieren und Führungskräfte über Handlungsbedarfe in ihren Organisationseinheiten zu informieren. In festgelegten Folgeprozessen ergreifen die Führungskräfte im Dialog mit ihren Mitarbeitern geeignete Maßnahmen. Das Konzern-team Stimmungsbarometer unterstützt sie dabei mit verschiedenen Tools – wie zum Beispiel einem Methodenkoffer.

Der regelmäßige Austausch mit den Führungskräften zu den abgeleiteten Maßnahmen und ihren Umsetzungsständen erfolgt mithilfe eines Top-down-Ansatzes, beginnend beim jeweiligen Geschäftsbereichsleiter/-vorstand bis hin zur untersten Führungsebene. Ziel ist es, die Umsetzung der von den Organisationseinheiten abgeleiteten Maßnahmen nachhaltig sicherzustellen.

2022 erfasste die Befragung 159 Gesellschaften in 49 Ländern. Von den 614.142 Mitarbeitern in den erfassten Gesellschaften beteiligten sich 475.778. Das entspricht einer Quote von 77%. Der Stimmungsindex, der sich aus 22 Fragen errechnet, ist die Hauptkenngröße des Stimmungsbarometers. Er wird aus der Summe aller diesbezüglich abgegebenen Antworten der Befragung gewonnen und lag 2022 im Volkswagen Konzern bei 82,4 von 100 möglichen Indexpunkten (2021: 82,3 Indexpunkte), in der Volkswagen AG bei 76,2 Indexpunkten (2021: 76,2 Indexpunkte). Das Ergebnis des Stimmungsindex beeinflusst die Höhe des Jahresbonus als Teil der variablen Vorstandsvergütung.

Der Stimmungsindex im Volkswagen Konzern lag 2022 bei **82,4 von 100** möglichen Indexpunkten und damit leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Eigene Ideen erfolgreich einbringen

Die Mitarbeiter übernehmen mit ihrer Kreativität, ihrem Wissen und ihrer Initiative Verantwortung für die Verbesserung der Prozesse und Produkte und tragen so dazu bei, die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Im Rahmen des Ideenmanagements wurden 2022 13.953 Ideen eingereicht und Einsparungen von rund 38 Mio. € an den Standorten der Volkswagen AG erzielt.

Darüber hinaus unterstützt die Volkswagen AG mit einem eigenen Innovationsfonds die Entwicklung zukunftsfähiger Geschäftsideen. Das damit verbundene „Intrapreneurship“-Programm bietet den Mitarbeitern die Möglichkeit, eigene Geschäftsideen bei Volkswagen umzusetzen und das bisherige Dienstleistungs- und Produktportfolio zu erweitern. Es gliedert sich in eine Inkubatorphase für die Entwicklung eines Businessplans und eine Acceleratorphase für den Aufbau von Prototypen und Kundentests. Gemäß einer Vereinbarung zwischen der IG Metall und der Volkswagen AG stellt das Unternehmen dem Fonds 20 Mio. € jährlich für Projekte neuer Geschäftsfelder zur Verfügung.

2. INITIATIVEN IN DER DIMENSION „TEAMS@VOLKSWAGEN“

Hochleistungsteams sind im Volkswagen Konzern Gruppen, die sich vertrauen, ein gemeinsames Ziel haben und sich aufeinander verlassen können, die aber auch kritisch diskutieren und ihre Meinung sagen. Im Zuge unserer Transformation ändert sich die Art, wie Teams im Volkswagen Konzern zusammenarbeiten, grundlegend. Hybride, digitale Formen der Zusammenarbeit gewinnen an Bedeutung. Sie erfordern moderne Bürowelten, die kollaboratives und flexibles Arbeiten erleichtern. Gleiches gilt für Möglichkeiten, digital zusammenzuarbeiten – ein Aspekt, den die Covid-19-Pandemie noch einmal verstärkt hat.

Übergang zu hybriden Arbeitsformaten

Das hybride Arbeiten als Kombination aus mobilen Tätigkeiten und der Präsenz im Büro erhöht die zeitliche und räumliche Flexibilität der Beschäftigten und wird für den Volkswagen Konzern immer mehr zum Standard. Auch im Berichtsjahr haben wir virtuelle und hybride Kommunikation und Kollaboration sowie neue Formate der Wissensvermittlung und Qualifizierung weiterentwickelt und ausgebaut. Zu den wesentlichen Themen gehörten:

- die Ausgestaltung beziehungsweise Erweiterung der Betriebsvereinbarungen zur mobilen Arbeit bei der AUDI AG und der Volkswagen AG
- die Erhaltung der mentalen Gesundheit und der Stärkung der Führungs- und Vertrauenskultur (Bereich „Culture and Change Factory“) vor dem Hintergrund der sich wandelnden Arbeitswelt

Außerdem haben wir den Leitfaden für die digitale und hybride Zusammenarbeit weiterentwickelt, der den Mitarbeitern, Führungskräften und Teams als Orientierungshilfe für eine gelingende Kommunikation und Organisation dienen soll. Weiter verfolgt haben wir auch die Initiative „Office 2025“, mit der innerhalb der Volkswagen AG die Modernisierung der Büro- und Arbeitswelt vorangetrieben wird. Office 2025 verfolgt eine ganzheitliche Perspektive und nimmt die Kategorien Mensch, Raum und Technik in den Blick. Darüber hinaus fördern wir in den Produktionsbereichen der Volkswagen AG die Modernisierung von digitaler Infrastruktur, Zusammenarbeitsmöglichkeiten und Sozialräumen durch den sogenannten Modernisierungsfonds, der auf Antrag der Werke und Fachbereiche im Durchschnitt jährlich 25 Mio. € ausschüttet. Der Umfang des Fonds beträgt 125 Mio. € über eine Laufzeit von fünf Jahren.

Die Flexibilität, welche die neuen Arbeitsformen mit sich bringen, hat positive Auswirkungen auf die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Informationen zu Strategien, Maßnahmen und Programmen zu diesem Thema sind im Kapitel zum Fokusthema Vielfalt zusammengefasst.

 > Vielfalt

Agilität und Kulturwandel fördern

Der Volkswagen Konzern legt ein besonderes Gewicht 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.

Um Unternehmensbereiche, Abteilungen und Projektteams bei der Umsetzung von strategischen Neuausrichtungen aktiv zu begleiten, wurde 2021 bei Volkswagen die Culture & Change Factory gegründet. Der Bereich unter dem Dach der Group Academy begleitet und steuert mit rund 40 Experten verschiedene Transformationsprojekte. Zu den Kompetenzen des Teams gehören unter anderem Veränderungsmanagement, Kulturwandel, agiles Training, Coaching, Prozessgestaltung und Weiterbildung.

3. INITIATIVEN IN DER DIMENSION „ALL OF US@VOLKSWAGEN“

Das gemeinsame Wertefundament für alle Marken und Gesellschaften des Konzerns bilden die Volkswagen Konzerngrundsätze. Sieben einfache „Wir“-Sätze formulieren, wofür das Unternehmen steht: „Wir tragen Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft“, „Wir sind aufrichtig und sprechen an, was nicht in Ordnung ist“, „Wir wagen Neues“, „Wir leben Vielfalt“, „Wir sind stolz auf die Ergebnisse unserer Arbeit“, „Wir statt ich“, „Wir halten Wort“.

Mit unserer Unternehmenskultur möchten wir für unsere Belegschaft ein Gefühl von Zugehörigkeit schaffen – ein Gefühl, das insbesondere in Zeiten des Wandels und in einem immer diverser werdenden Umfeld an Bedeutung gewinnt. Als wichtigen Teil unseres Selbstverständnisses sehen wir eine faire Vergütung. Sie soll motivieren und unsere Wertschätzung für die Leistung jedes Einzelnen zum Ausdruck bringen. Und nicht zuletzt gilt es, unsere Führungskräfte dazu zu befähigen, zu einer gelungenen Transformation beizutragen und Vorbild zu sein.

Als Führungskraft mit gutem Beispiel vorangehen

Vorbilder motivieren, geben Mut für Veränderungen und schaffen Vertrauen. Das sind Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Das Role Model Programme unterstützt Führungskräfte darin, diese Faktoren zu stärken. Durch übersichtliche Kataloge erhalten Führungskräfte Anregungen und Anleitungen für unterschiedliche Aktivitäten, die einfach und ohne zusätzliches Budget umsetzbar sind. Der verbindliche Rahmen mit Mindestanforderungen für Manager unterstützt die Umsetzung dieses Programms zur Verbesserung der Unternehmenskultur.

Sozialverträglichkeit der Transformation im Fokus

In der Transformation spielen Kollektivvereinbarungen zur Beschäftigungssicherung eine wichtige Rolle. In der Volkswagen AG in Deutschland gilt die Beschäftigungssicherung durch die Roadmap Digitale Transformation bis 2029, womit wir unsere Wertschätzung für die Industriearbeit deutlich unterstreichen.

Um sozial verantwortliches Handeln bemühen wir uns auch überall dort, wo wir aus wirtschaftlichen Gründen Personal freisetzen müssen. So forderte die Corona-Pandemie wie viele andere Unternehmen auch Volkswagen do Brasil dazu heraus, die Fixkosten zu senken. Volkswagen do Brasil, Metallarbeitergewerkschaften und Arbeitnehmervertreter aller vier Werke haben sich zusammengeslossen, um eine Restrukturierungsvereinbarung auszuhandeln. Neben Kostenreduzierungen ging es dabei um die Anwendung von Flexibilitätsmaßnahmen und die Anpassung der Mitarbeiterzahl durch ein Programm freiwilliger Austritte aus dem Arbeitsverhältnis.

Bei MAN Truck & Bus SE wurden als Instrumente für einen ebenfalls notwendigen, sozialverträglichen Personalabbau Altersteilzeitverträge, Aufhebungsverträge, ein Konzernwechsel und die Etablierung einer Transfergesellschaft genutzt. Basis war die Aushandlung eines gemeinsamen Eckpunktepapiers zwischen Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung. Die entsprechenden Regelungen und Programme, die bereits im Jahr 2021 implementiert wurden, gelten noch bis 2023.

Mit Zukunftssicherungsprogrammen, die wir im Rahmen der Mitbestimmung vereinbart haben, geben wir die personalpolitischen Antworten auf unterschiedliche Herausforderungen im nationalen oder internationalen Maßstab. So sehen wir uns in Deutschland, aber auch in Teilen Westeuropas neben demografisch bedingten Risiken weiterhin Engpässen bei Fachkräften gegenübergestellt, die wir für unsere Zukunftsthemen benötigen.

Faire und transparente Vergütung

Ein faires und transparentes Vergütungssystem sowie die Zahlung eines angemessenen Entgelts tragen maßgeblich zur Arbeitszufriedenheit von Beschäftigten bei. Gemäß unserer Sozialcharta entsprechen die Vergütungen und Nebenleistungen für unsere Mitarbeiter mindestens dem jeweils rechtlich gültigen und zu garantierenden Minimum des jeweiligen Landes. In der Regel liegen unsere Entgelte über den landesüblichen Mindeststandards – auch deswegen, weil wir sie mit Gewerkschaften in freien Tarifverhandlungen aushandeln. Grundsätzlich werden unsere Beschäftigten auf der Grundlage ihrer Qualifikation, Erfahrung und Fähigkeiten ausgewählt, eingestellt und gefördert. Das individuelle Entgelt richtet sich in der Regel nach der ausgeübten Tätigkeit.

In unseren Konzerngesellschaften profitieren die Mitarbeiter von weiteren betrieblichen Leistungen. Dazu können je nach Standort Transport- und Verpflegungszuschüsse, Mitarbeiterkonditionen bei Kooperationspartnern sowie Vergünstigungen für ausgewählte Freizeitaktivitäten zählen. Zusätzliche Leistungen in der Gesundheitsversorgung oder Rentenzusatzversicherungen können das Angebot standortspezifisch ergänzen. Mit einer betrieblichen Altersversorgung leisten die Volkswagen AG sowie viele ihrer Marken und Tochtergesellschaften einen wichtigen Beitrag zur Einkommenssicherung im Alter. Eine Beteiligung der Belegschaft am Erfolg des Unternehmens in Form eines Mitarbeiteraktienprogramms – wie etwa ein Aktienoptionsplan – wird derzeit nicht angeboten.

4. INITIATIVEN IN DER DIMENSION

„WE@VOLKSWAGEN AND THE WORLD AROUND US“

Wir als Volkswagen Konzern sind Arbeitgeber von über 675.805 Menschen, davon über 116.677 in der Volkswagen AG. Wir arbeiten in 35 Ländern Europas und in 37 Ländern Nord- und Südamerikas, Asiens, Australiens und Afrikas und betreiben weltweit 119 Produktionsstandorte. Überall dort übernehmen wir Verantwortung für die Mitarbeiter und ihre Familien, aber auch für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung rund um unsere Standorte.

Uns ist bewusst: Ohne eine langfristige gesellschaftliche Legitimität an unseren Standorten und in unseren Märkten werden wir unser Geschäftsmodell in Zeiten des beschleunigten Wertewandels nicht fortführen können – das gilt wirtschaftlich, ökologisch und sozial. Dabei verstehen wir unsere Beschäftigten als Repräsentanten des Volkswagen Konzerns, die unsere Werte in die Gesellschaft vermitteln. Zusammen mit ihnen übernehmen wir auch über unser Kerngeschäft hinaus Verantwortung – zum Beispiel durch Stiftungsarbeit und Corporate Volunteering. Die Themen unseres gesellschaftlichen Engagements erstrecken sich von Bildung, Diversity, Erinnerungskultur, Kultur, Klima- und Umweltschutz über diverse Standortengagements. Mehr Informationen hierzu finden sich im Kapitel Corporate Citizenship.

☰ > Corporate Citizenship

DIE TRANSFORMATION STEUERN UND MESSBAR MACHEN

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 der Group People Strategy 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 des Volkswagen Konzerns für das Jahr 2025 beträgt 89,1 von 100 möglichen Indexpunkten. Im Berichtsjahr wurden 86,6 Indexpunkte erreicht, das heißt, das Zwischenziel für 2022 von 88,7 Indexpunkten wurde verfehlt. Im Vorjahr wurden 86,8 Punkte erreicht. Für die Volkswagen AG betrug der Wert für das Jahr 2022 87,1 Indexpunkte (2021: 87,7 Punkte).
- **Diversity-Index:** Im Zuge unseres 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 Belegschaft¹ weltweit. Die Kennzahl untermauert insbesondere den Anspruch der Personalstrategie, mit ihren Maßnahmen zu einer vorbildlichen Führungs- und Unternehmenskultur beizutragen.

☰ > Vielfalt

- **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 Umsetzung zur Unterstützung der Transformation beiträgt. Um den Fortschritt in der Strategischen Personalplanung abzubilden, werden wir den Anteil der Belegschaft messen, der in der strategischen Personalplanung ab 2023 berücksichtigt wird.
- **Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter:** Mit der Transformation in der Automobilindustrie stehen wir vor dem größten Kompetenz- und Kulturwandelprozess der Unternehmensgeschichte. Damit werden die individuellen Veränderungsmöglichkeiten für die Beschäftigten zu einem immer wichtigeren Erfolgsfaktor. Durch die Nutzung von Skaleneffekten im Zuge der Digitalisierung und durch die Plattform Degreed verbessert Volkswagen den Zugang zu Bildungsangeboten. Ziel ist, die durchschnittlichen Qualifizierungsstunden pro Mitarbeiter im Volkswagen Konzern – bezogen auf die aktive Belegschaft¹ – bis 2030 um 35 % auf 30,0 Stunden pro Jahr zu erhöhen. Der Ausgangswert liegt bei 22,3 Stunden und bildet den Durchschnitt der Jahre 2015 bis 2019. Die Wahl der Basisjahre 2015–2019 ist durch den Ausbruch der Corona-Pandemie begründet, die zu einer zeitweiligen Einschränkung der Weiterbildungsaktivitäten im Jahr 2020 und 2021 geführt hat. Die Zielgröße für das Berichtsjahr waren 22,0 Stunden. Sie wurde mit durchschnittlich 19,9 Stunden pro Mitarbeiter verfehlt.

¹ Definition aktive Belegschaft: Gesamtbelegschaft ohne Auszubildende, ohne Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich erfolgt bei der Erhebung zum „Diversity Index“ und im Rahmen des „Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen“ eine Bereinigung um Mitarbeiter in der Entnahmephase Zeitwertpapier (Zeitwertpapier: Zeitguthaben aus Entgeltumwandlung).

GESUNDHEITSPRÄVENTION UND ARBEITSSCHUTZ

Ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld zu gewährleisten, ist insbesondere in der Transformation ein wesentlicher Bestandteil nachhaltiger Unternehmensführung und ein wichtiger Baustein der Arbeitgeberattraktivität. Unter Nachhaltigkeit im Bereich Gesundheit verstehen wir, dass wir alle Beschäftigten dabei unterstützen wollen, gesund in Rente zu gehen. Diese langfristige Orientierung erleichtert unserem Konzern zudem den Umgang mit dem demografischen Wandel, welcher für viele Industrieländer typisch ist.

STEUERUNG AUF KONZERNEBENE

Die Leitung des Gesundheitswesens auf Konzernebene erfolgt durch den Leiter Konzern Gesundheitswesen und Arbeitsschutz, der zugleich leitender Arzt der Volkswagen AG ist. Er ist unmittelbar dem Konzernvorstand Personal unterstellt und berichtet an diesen zu den Themenbereichen Gesundheit und Arbeitsschutz. Der Konzernsteuerkreis Gesundheit und der Konzernsteuerkreis Arbeitsschutz treffen Entscheidungen zur strategischen Ausrichtung und stimmen Themen von grundsätzlicher Bedeutung markenübergreifend ab. Außerdem initiieren die Steuerkreise Projekte, stellen sicher, dass Expertenwissen transparent gemacht wird, und heben Synergien in den Gesundheitswesen und den Arbeitssicherheiten. Die Einhaltung rechtlicher Vorgaben, die Identifikation und Bewertung arbeitsbedingter Risiken, das Ableiten von Maßnahmen sowie die Kontrolle der Wirksamkeit bilden die Grundlage für einen erfolgreichen Arbeits- und Gesundheitsschutz und leisten damit einen positiven Beitrag für die Gesunderhaltung der Beschäftigten als Teil der Gesellschaft.

Die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 unterstreicht den hohen Stellenwert eines effektiven betrieblichen Gesundheitsschutzes, um Beschäftigte zu schützen sowie das Risiko von Prozessstörungen und Fertigungsausfällen zu verringern.

STRATEGISCHE AUSRICHTUNG

Richtlinien und Politiken regeln Arbeits- und Gesundheitsschutz

Eine Konzernrichtlinie regelt die Verantwortung für Gesundheitswesen und Arbeitsschutz einheitlich für alle Marken und Gesellschaften des Konzerns. 2022 wurde die Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik überarbeitet. Damit unterstreicht der Vorstand des Volkswagen Konzerns die Bedeutung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes unter Einhaltung nationaler und internationaler Vorschriften. Dabei ist es unser Anspruch, den Schutz und die Förderung der physischen und psychischen Gesundheit zu gewährleisten und dabei psychosoziale Risiken und deren Wirkungen zu berücksichtigen. Unser Selbstverständnis ist eine Gesundheitsvorsorge der Beschäftigten, die über dem im jeweiligen Land gesetzlich festgelegten Standard liegen soll.

In der Volkswagen AG sind die Erhaltung, Förderung und Wiederherstellung der psychischen Gesundheit unserer Beschäftigten definierte Prämissen der strategischen Ausrichtung und sowohl in der markeninternen Agenda „Gesundheit 2025+“ des Volkswagen Gesundheitswesens als auch im Positionspapier „Psychische Gesundheit“ und in der Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik des Volkswagen Konzerns verankert.

Strategie „Safety First“

Nachhaltige Arbeitssicherheit bedeutet für uns, dass Beschäftigte während ihrer Arbeit keinen Unfall erleiden. Mit der Strategie „Safety First“ unterstützt Volkswagen dieses Ziel. Die Vision dieser Strategie ist es, „Safety First“ als Leitgedanken im Handeln aller Vorgesetzten und Beschäftigten zu verankern. Alle Prozesse des Arbeitsschutzes sollen bekannt sein und sicher angewandt werden. Die Arbeitsplätze sollen sicher und vom Bereich Arbeitssicherheit mitgestaltet sein. Alle Vorgesetzten und Beschäftigten sollen informiert sowie qualifiziert sein und sich sicherheitsgerecht verhalten. Auf Konzernebene ist Arbeits- und Gesundheitsschutz Teil des Code of Conducts, zu dem Beschäftigte des Konzerns regelmäßig geschult werden. In der Volkswagen AG wurde im Berichtsjahr ein verpflichtendes web-based Training zu Arbeits- und Gesundheitsschutz für betriebliche Vorgesetzte ausgerollt. Die Strategie „Safety First“ sieht vor, dass alle Fertigungsstandorte des Volkswagen Konzerns die Standards der ISO-45001-Managementsysteme für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit erfüllen.

PRÄVENTIVE MASSNAHMEN

Die Umsetzung der Strategie „Safety First“ wird im Konzernsteuerkreis Arbeitsschutz durch Bericht zu Fortschritt und Maßnahmen der Marken und Gesellschaften nachverfolgt und ein Erfahrungsaustausch unterstützt. Der Volkswagen Konzern setzt im Bereich Gesundheit, außer auf die Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen, in hohem Maße auf präventive Ansätze. So erhalten Beschäftigte das Angebot, regelmäßige Check-up-Untersuchungen durchführen zu lassen. Im Rahmen des Gesprächs zum Check-up-Ergebnis werden Beschäftigten Angebote zur individuellen Gesundheitsförderung auf Basis aktueller wissenschaftlicher Erkenntnisse unterbreitet. Dieses Angebot konnte allerdings pandemiebedingt im Berichtsjahr nur eingeschränkt aufrechterhalten werden. Um das Angebot weiter zu verbessern, werden die Rückmeldungen seitens der Beschäftigten zum Check-up und Praxiserfahrungen der Mitarbeiter des Gesundheitswesens kontinuierlich einbezogen, zudem wurde im Berichtsjahr ein Projektteam „CheckUp 2.0“ gegründet.

WIRKSAMKEIT MESSEN

Um die aktuelle Performance der Konzerngesellschaften im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz zu evaluieren, führte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr eine Risikoanalyse basierend auf Self-Assessments auf Ebene der Gesellschaften durch. So konnten wir mögliche Verbesserungspotenziale identifizieren und Maßnahmen zur Reduzierung nachhaltigkeitsbezogener Risiken einleiten. Inhaltliche Schwerpunkte der Risikoanalyse bildeten die Themen: Externe Zertifizierung, Organisation, Sicherheitsstandards für Arbeitsstätten, Arbeitsmittel, Arbeitsplätze und Schutzmaßnahmen, Qualifikation und Unterweisung sowie Notfallplanung. In einem risikobasierten Konzernauditprogramm zum Arbeits- und Gesundheitsschutz wird die Umsetzung von Anforderungen und die Einhaltung von Standards überprüft. Im Berichtsjahr 2022 wurden zwei Konzernaudits durchgeführt.

Ende 2022 waren insgesamt

61

Standorte des Volkswagen Konzerns nach ISO 45001 zertifiziert.

Ein zentrales Element, um die Wirksamkeit unserer Maßnahmen zu bewerten, ist die Kennzahlenerhebung. Ende 2022 waren insgesamt 61 (2021: 48) Konzernstandorte nach ISO 45001 zertifiziert. Dies entspricht einem Abdeckungsgrad von 27% der Beschäftigten des Volkswagen Konzerns. Neben der Anzahl von ISO-45001-Zertifikaten und deren Abdeckungsgrad nutzt der Volkswagen Konzern die Unfallhäufigkeit der Beschäftigten exklusive Leiharbeitnehmer als wesentliche Kennzahl für die Berichterstattung.

Der Unfallhäufigkeitsindex gibt Auskunft darüber, wie viele Unfälle im Betrieb bezogen auf die Summe aller geleisteten Arbeitsstunden gemeldet wurden. Die zugrunde liegende Berechnungsformel lautet: Anzahl der gemeldeten Betriebsunfälle x 1 Million/Anzahl der geleisteten Arbeitsstunden. Im Jahr 2022 lag die Unfallhäufigkeit im Volkswagen Konzern bei 3,7 (2021: 3,7), in der Volkswagen AG bei 6,3 (2021: 6,8). Zur markenübergreifenden Information bei schweren oder tödlichen Unfällen von eigenen oder Partnerfirmenbeschäftigten greift das Unternehmen auf einen Konzernprozessesstandard zurück. Auf dieser Basis können an allen Standorten Maßnahmen zur Vermeidung gleichartiger Unfälle ergriffen werden. Der Volkswagen Konzern verzeichnete im Berichtsjahr einen tödlichen Unfall eigener Beschäftigter.

Im Geschäftsjahr 2022 wurden in der Volkswagen AG 548 Erst- und 2.398 Folge-Check-ups durch das Gesundheitswesen durchgeführt. Seit der Einführung des Angebots im Jahr 2010 wurden insgesamt 84.799 Volkswagen Check-ups absolviert (aktive Belegschaft).

KENNZAHLEN MENSCHEN IN DER TRANSFORMATION

Kennzahl	Einheit	2022	2021	Hinweise und Kommentare
Anzahl der Länder, in denen der Volkswagen Konzern aktiv ist nach Kontinenten				
Europa	Anzahl	35	35	
Nord- und Südamerika, Afrika, Asien, Australien	Anzahl	37	37	
Fertigungsstätten weltweit				
davon Fertigungsstätten der Volkswagen AG	Anzahl	6	6	
Anzahl der Mitarbeiter im Volkswagen Konzern nach Kontinenten				
Europa	Anzahl	490.777	492.559	
Amerika	Anzahl	73.236	71.192	
Afrika	Anzahl	5.702	5.842	
Asien	Anzahl	104.574	101.726	
Australien	Anzahl	1.516	1.470	
Gesamtbelegschaft (davon Volkswagen AG)	Anzahl	675.805 (116.677)	672.789 (117.633)	
Anzahl der Mitarbeiter im Volkswagen Konzern nach Art der Beschäftigung				
befristete Mitarbeiter	Anzahl	25.536		– erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2022
unbefristete Mitarbeiter	Anzahl	650.269		– erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2022
Leiharbeitnehmer	Anzahl	26.171		– erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2022
Auszubildende	Anzahl	16.590	17.151	
in der Volkswagen AG	Anzahl	4.452		– erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2022
Altersstruktur der Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns				
		Frauen/ Männer	Frauen/ Männer	
< 20 Jahre	in %	0,3/1,2	0,3/1,3	
20–29 Jahre	in %	3,4/12,2	3,4/13,0	
30–39 Jahre	in %	5,6/25,0	5,5/24,9	
40–49 Jahre	in %	4,7/21,1	4,7/21,0	
50–59 Jahre	in %	3,4/17,8	3,3/17,6	
> 60 Jahre	in %	0,7/4,6	0,7/4,4	
Frauenanteil im Volkswagen Konzern				
Management, gesamt	in %	16,8	15,9	
Auszubildende, gesamt	in %	20,3	20,1	ohne Scania und Navistar
Volkswagen Konzern, gesamt	in %	18,1	17,9	
Frauenanteil in der Volkswagen AG				
Management, gesamt	in %	15,9	14,7	
Auszubildende, gesamt	in %	25,0		– erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2022
Volkswagen AG, gesamt	in %	18,3	17,9	

Kennzahl	Einheit	2022	2021	Hinweise und Kommentare
Fluktuation in der Volkswagen AG				
Frauen	in %	0,5	0,5	
Männer	in %	0,6	0,5	
Stimmungsbarometer				
teilnehmende Gesellschaften	Anzahl	159	165	
beteiligte Länder	Anzahl	49	40	
teilnahmeberechtigte Mitarbeiter	Anzahl	614.142	596.905	
teilnehmende Mitarbeiter	Anzahl	475.778	466.021	
Anteil teilnehmender Mitarbeiter	in %	77	78	
interne Arbeitgeberattraktivität	Indexwert	86,6	86,8	
interne Arbeitgeberattraktivität in der Volkswagen AG	Indexwert	87,1	87,7	
Stimmungsindex	Indexwert	82,4	82,3	
Stimmungsindex in der Volkswagen AG	Indexwert	76,2	76,2	
Ideenmanagement in der Volkswagen AG				
eingereichte Ideen	Anzahl	13.953	12.631	
Einsparungen	in Mio. €	38,0	37,6	
Qualifizierungen¹				
im Volkswagen Konzern				
Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter	durchschnittliche Stundenanzahl	19,9	20,9	
zeitlicher Umfang	Mio. Stunden	12,8	13,9	
Kosten Weiterbildung	in Mio. €	398,6		– erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2022
Kosten Weiterbildung pro Mitarbeiter	durchschnittliche Kosten in €	619,4		– erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2022
in der Volkswagen AG				
Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter	durchschnittliche Stundenanzahl	10,6	9,9	
zeitlicher Umfang	Mio. Stunden	1,1	1,2	
Kosten Weiterbildung	in Mio. €	91,1		– erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2022
Kosten Weiterbildung pro Mitarbeiter	durchschnittliche Kosten in €	861,9		– erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2022

¹ Methodikänderung: Wert ab 2022 bezieht sich auf aktive Belegschaft. Wert 2021 bezieht sich auf Gesamtbelegschaft. Definition aktive Belegschaft: Gesamtbelegschaft ohne Auszubildende, ohne Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit.

Kennzahl	Einheit	2022	2021	Hinweise und Kommentare
Gesundheitsprävention und Arbeitsschutz²				
Erst-Check-ups durch das Gesundheitswesen	Anzahl	548	10	
Folge-Check-ups durch das Gesundheitswesen	Anzahl	2.398	38	
Summe Check-ups Volkswagen AG seit 2010	Anzahl	84.799	86.027	
nach ISO 45001 zertifizierte Standorte des Volkswagen Konzerns	Anzahl	61	48	
Anteil dessen bezogen auf Mitarbeiterzahl	in %	27	29	
nach ISO 45001 zertifizierte Standorte der Volkswagen AG	Anzahl	2		– Die Zertifizierung für die sechs Standorte der Volkswagen AG ist bis zum Jahr 2024 geplant.
Anteil dessen bezogen auf Mitarbeiterzahl	in %	19,8		– erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2022
Gemeldete Unfälle²				
				Leiharbeitnehmer und innerbetriebliche Wegeunfälle nicht in den Kennzahlen enthalten. Die Berücksichtigung der Ausfalltage endet zum 31. Dezember des Geschäftsjahres.
Index Unfallhäufigkeit Volkswagen Konzern	Wert	3,7	3,7	
Index Unfallhäufigkeit Volkswagen AG	Wert	6,3	6,8	

² Scope: In der Konzernbetrachtung sind im Berichtsjahr folgende Standorte nicht enthalten: die vier Servicecenter von Scania (Johannesburg, Narasapura, Kuala Lumpur, Taoyuan City); zwei Standorte von MAN Truck & Bus (Serendah, St. Petersburg); ein Standort in China (Suzhou) und zwei weitere aktuell noch im Bau befindliche Standorte in China (ein Fahrzeugwerk in Changchun sowie ein weiteres Komponentenwerk in Hefei mit geplantem Produktionsstart 2023/2024), sowie die sechs Navistar Standorte.

VIELFALT



HOHE BEDEUTUNG VON VIELFALT UND INKLUSION

Zu den Kernaufgaben unserer Personalpolitik gehört es insbesondere in Zeiten der Transformation, eine Arbeitsumgebung zu schaffen, in der Talente jeden Alters und Geschlechts sowie unabhängig von Herkunft und kulturellem Hintergrund ihre verschiedenen Fähigkeiten und Sichtweisen optimal einbringen können. Grundlage dafür sind eine offene, positive und partnerschaftliche Kultur, hohe Diversität in der Belegschaft sowie vorbildliche und inspirierende Führung. Vielfalt, Respekt, Toleranz und Chancengleichheit werden dabei zu entscheidenden Erfolgsfaktoren für eine offene Unternehmenskultur. Diese steigert die Motivation und die Leistungsfähigkeit der Beschäftigten sowie die Zufriedenheit unserer Kunden.

DIVERSITY-MANAGEMENT KONZERNWEIT ETABLIERT

Das Group Diversity Management ist direkt dem Personalvorstand des Volkswagen Konzerns zugeordnet und berichtet an diesen. Im Volkswagen Konzern sind über 85 Diversity-Manager für das Thema aktiv. Sie treffen sich zu einer jährlichen Diversity-Konferenz, um den Austausch von Best Practices voranzutreiben und über die Umsetzung von Programmen und Maßnahmen zu beraten.

INTEGRATION IN KONZERNSTRATEGIE

Vielfalt wurde im Rahmen der neuen Konzernstrategie NEW AUTO und der daraus abgeleiteten Konzerninitiative 6 als Fokusthema für Nachhaltigkeit definiert. In der Konzernrichtlinie „HR Compliance“ ist das Thema Vielfalt und Chancengleichheit verankert. Die besondere Bedeutung dieses Handlungsfeldes wird im Volkswagen Konzern zusätzlich dadurch untermauert, dass der Diversity-Index als strategische Kennzahl eine unmittelbare Vergütungsrelevanz für die Vorstandsebene des Konzerns erhalten hat.

Wir haben das Ziel vielfältiger Belegschaften auch in grundlegenden Dokumenten festgehalten. So ist das Bekenntnis „Wir leben Vielfalt“ als einer der sieben Konzerngrundsätze fester Teil der kulturellen DNA des Volkswagen Konzerns. Unser Verständnis von Vielfalt reicht über Geschlechtergerechtigkeit, sexuelle Orientierung und Internationalität hinaus. So gilt unsere Aufmerksamkeit auch der Inklusion und Integration von Mitarbeitern mit Behinderungen.

Stakeholder-Engagement über Diversity Panel und Charta der Vielfalt

Der Volkswagen Konzern hat 2021 mit dem Diversity Panel ein Beratungsgremium ins Leben gerufen. Dem Panel gehören Experten aus Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft, aber auch hochrangige Führungskräfte aus verschiedenen Bereichen des Unternehmens an. Ziel ist es, für diskriminierungskritische Inhalte und Verhaltensweisen zu sensibilisieren und Inhouse-Kompetenz auszubauen, um Alltagsdiskriminierung beziehungsweise -rassismus konsequent entgegenzuwirken. Das Panel kam im Berichtsjahr zweimal zusammen und sprach konkrete Handlungsempfehlungen hinsichtlich Organisation, Prozessen und Aktivitäten im Konzern aus.

Der Volkswagen Konzern unterstreicht sein Engagement für Vielfalt in Deutschland auch mit der Unterzeichnung und finanziellen Förderung der Initiative „Charta der Vielfalt“ sowie bei „Chefsache“ – einem Netzwerk von Führungskräften aus Wirtschaft, Wissenschaft, öffentlichem Sektor und Medien zur Förderung der Chancengerechtigkeit von Frauen und Männern.

Antidiskriminierung

Wir bei Volkswagen lehnen Diskriminierung entschieden ab. Denn wir stehen für Respekt, für Chancengleichheit, für ein Miteinander und für die Gleichbehandlung der Menschen, ungeachtet ethnischer Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht, Behinderung, Weltanschauung, Religion, Staatsangehörigkeit, sexueller Ausrichtung, sozialer Herkunft oder politischer Einstellung, sofern letztere auf demokratischen Prinzipien und Toleranz gegenüber Andersdenkenden beruht. Die Verhaltensgrundsätze des Volkswagen Konzerns sind dafür die konzernweit geltende Richtschnur und Verstöße gegen die dort festgelegten Regeln sanktionieren wir. Jeder Beschäftigte und jede Führungskraft ist demnach dafür verantwortlich, auf ein partnerschaftliches Miteinander zu achten und bei Regelverletzungen Maßnahmen zu ergreifen. Wir führen hierüber auch eine zentrale Statistik: Im Jahr 2022 ist 14 Beschäftigten des Volkswagen Konzerns aufgrund von Verstößen im Bereich Diskriminierung, Mobbing oder Stalking das Arbeitsverhältnis gekündigt worden.¹

ZIELE FÜR MEHR VIELFALT

Mehr Vielfalt im Management des Volkswagen Konzerns

Wir wollen nicht nur chancengerechte Prozesse etablieren, sondern streben auf allen Management-Ebenen an, Maßnahmen und Programme mit Zielen zu hinterlegen. Kern unseres Diversity-Ansatzes ist die Vorgabe von prozentualen Frauenanteilen im Management, verbunden mit Zielen für den Internationalisierungsgrad im Top-Management. Zusammengefasst werden diese beiden Zahlen im Diversity-Index, der seit dem 1. Januar 2017 in Kraft ist. Der Diversity-Index ist ein Teil unserer Group People Strategy und wird für den gesamten Volkswagen Konzern mit seiner aktiven Belegschaft² erhoben. Mit diesem Index messen und steuern wir die Umsetzung unserer Ziele.

DIVERSITY-INDEX

Mit dem Diversity-Index verfolgen wir die Entwicklung des Anteils von Frauen im Management sowie die Internationalisierung im Top-Management jeweils im Verhältnis zur aktiven Belegschaft² weltweit.

Der Frauenanteil im Management – bestehend aus den Mitarbeiterkreisen Managementkreis, Oberer Managementkreis und Top-Managementkreis (inklusive Konzernvorstände) – lag im Jahr 2022 mit 17,2% deutlich oberhalb des Vorjahresniveaus. Bis 2025 wollen wir den Frauenanteil im Management auf 20,2% steigern.

¹ Basis: 110 Gesellschaften mit jeweils mehr als 500 Mitarbeitern.

² Definition aktive Belegschaft: Gesamtbelegschaft ohne Auszubildende, ohne Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich erfolgt bei der Erhebung zum „Diversity Index“ und im Rahmen des „Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen“ eine Bereinigung um Mitarbeiter in der Entnahmephase Zeitwertpapier (Zeitwertpapier: Zeitguthaben aus Entgeltumwandlung).

Den Internationalisierungsgrad im Top-Management, dem obersten unserer drei Managementkreise, möchten wir bis 2025 auf 25,0% erhöhen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr betrug er 23,4% (2021: 20,3%).³

Die Werte für Frauenanteil und Internationalisierung werden gleichgewichtet in einen Index eingebracht, der für das Jahr 2016 auf jeweils 100 gesetzt wurde. Beide Indizes wurden zu gleichen Anteilen bei der Zielsetzung und bei der Erhebung des Gesamtindex einbezogen (Wert Frauenanteil und Wert Internationalisierung im Top-Management). Für das Jahr 2022 war eine Steigerung dieses Index auf 136 geplant. Dieses Ziel wurde mit dem Wert von 140 übererfüllt. Die Ziele sind vom Konzernvorstand beschlossen.

Zielverfolgung für die Erhöhung des Frauenanteils in der Volkswagen AG

Wir haben zudem für die Volkswagen AG gemäß § 76 Abs. 4 des deutschen Aktiengesetzes Ziele im Hinblick auf Frauenanteile im Management formuliert. Im Einklang mit dem Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen und § 76 Abs. 4 des Aktiengesetzes hat sich die Volkswagen AG für den Zeitraum bis zum Jahresende 2025 einen Frauenanteil von 16,5% für die erste Führungsebene (Oberes Management, Top-Management und Markenvorstand) und von 23,4% für die zweite Führungsebene (Managementkreis) innerhalb der aktiven Belegschaft² zum Ziel gesetzt. Zum 31. Dezember 2022 lag der Frauenanteil in der aktiven Belegschaft² in der ersten Führungsebene bei 14,2% und in der zweiten bei 19,7%. Über die erreichten Ist-Stände sowie die aktuellen Zielpfade werden Konzernvorstand und Aufsichtsrat regelmäßig unterrichtet.

PROGRAMME UND ANGEBOTE

Diversity Wins @ Volkswagen: globale Qualifizierungsinitiative für Führungskräfte

Mit unserem Diversity-Management und der Umsetzung des Programms „Diversity Wins @ Volkswagen“ wollen wir Ansätze zur Förderung von Vielfalt und Inklusion gezielt ausbauen. Dabei verfolgen wir einen ganzheitlichen Ansatz, der Vielfalt in ihrer übergeordneten Bedeutung für Unternehmen und Gesellschaft betrachtet und nicht die Bedürfnisse einer bestimmten Gruppe in den Vordergrund stellt.

94%
unserer Führungskräfte haben am Diversity Wins @ Volkswagen Programm teilgenommen.⁴

Das Programm beinhaltet verpflichtende Schulungen für Führungskräfte, vom Meister bis zum Top-Manager. Die Schulungsteilnehmer erarbeiten ein Verständnis dafür, warum Vielfalt und Inklusion für das Unternehmen wichtig sind, welche Gestaltungsansätze und Aktivitäten entwickelt werden können und was die Verantwortung als Führungskraft konkret bedeutet. Führungskräfte sollen vor allem darin unterstützt und bestärkt werden, in ihren Entscheidungen unbewusste Vorurteile und Stereotype, also „Unconscious Bias“, zu vermeiden. Bis zum 31. Dezember 2022 wurden konzern- und weltweit 94% der Führungskräfte von Gesellschaften mit über 1.000 Mitarbeitern geschult. Die Teilnahme an den Schulungen unterliegt einem Tracking.

Programme für mehr Chancengerechtigkeit in der Karriereentwicklung

Mit verschiedenen Programmen verfolgen wir das Ziel, die Frauenanteile in den Führungsebenen des Konzerns zu erhöhen und für mehr Chancengerechtigkeit und Gleichberechtigung in der Karriereentwicklung zu sorgen. Das Volkswagen AG weite Kompass-2.0-Programm bietet weiblichen Talenten eine Orientierungs- und Entscheidungshilfe für den Start einer Management- oder Führungslaufbahn und richtet sich auch an Produktionsmitarbeiterinnen. Im Mittelpunkt des Programms steht eine neunmonatige Mentoringphase begleitet von Netzwerktagen, Dialogveranstaltungen, Seminaren und Feedbackgesprächen. Im Jahr 2022 haben insgesamt 229 Mitarbeiterinnen das Programm begonnen.

Um die nachhaltige Erhöhung der Frauenanteile im Management zu erreichen, arbeiten wir kontinuierlich an der weiteren Integration von Diversity und Geschlechtergerechtigkeit in HR-Prozesse. Die Volkswagen AG bietet auch Führungskräften die Option eines Job-Sharings an. Außerdem besteht ein Impat-Programm, das sich an Top-Talente nicht deutscher Herkunft und beiderlei Geschlechts richtet, die auf der ersten Führungsebene in der Konzernzentrale Verantwortung übernehmen. Damit sorgen wir für mehr Sichtbarkeit internationaler Führungskräfte, nutzen ihre Expertise und fördern die unternehmensweite Vernetzung.

Der Volkswagen Konzern beteiligt sich aktiv am Programm „Target Gender Equality“, das vom UN Global Compact aufgelegt wurde und eine verstärkte Gleichstellung der Geschlechter zum Ziel hat. Basis sind die „UN Women’s Empowerment Principles“. Sie bieten allen Unternehmen eine Anleitung, wie sie die Gestaltungskraft von Frauen und die Gleichstellung der Geschlechter am Arbeitsplatz, in der Wirtschaft und in der Gesellschaft fördern können. Das Programm wird zusätzlich von Workshops mit unterschiedlichen Schwerpunkten wie zum Beispiel Gender Pay Gap, branchenübergreifenden Peer-to-Peer-Lernprozessen und Multistakeholder-Dialogen begleitet. Damit sollen die Unternehmen unterstützt werden, ihre Ziele in Bezug auf Geschlechtergerechtigkeit und die Erhöhung von Frauenanteilen in Führungspositionen zu erreichen.

³ Methodikänderung: Ab 2022 werden im Fall einer doppelten Staatsangehörigkeit beide Staatsangehörigkeiten berücksichtigt.

⁴ Anteil Führungskräfte von Gesellschaften mit über 1.000 Mitarbeitern, die konzern- und weltweit bis zum 31. Dezember 2022 am Programm teilgenommen haben.

Förderung von Netzwerken

Der Volkswagen Konzern unterstützt die Bildung von Mitarbeiternetzwerken, um die Eigeninitiative und die Bereitschaft zur Übernahme von Verantwortung zu fördern. Dazu zählt beispielsweise das LGBTIQ*-&-friends-Netzwerk „We Drive Proud“. Das Netzwerk unterstützt nicht nur die Belange lesbischer, schwuler, bisexueller, transsexueller* sowie intersexueller* und queerer Personen, sondern gestaltet vor allem den Kulturwandel im Unternehmen mit. „We Drive Proud“ begreift sich als offene konzernübergreifende Initiative, die den Austausch mit bereits bestehenden Netzwerken pflegt, etwa denen bei Audi, Porsche oder SEAT. Das geschäftsbereichsübergreifende „Women Career Network“ setzt sich für gleiche Entwicklungschancen von Frauen und mehr Diversität in Führungspositionen im Volkswagen Konzern ein. Zudem bestehen bei Audi („Dads @ Audi“) und in der Volkswagen AG („VäterConnection“) Väternetzwerke.

Mehr Flexibilität bei der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben

Volkswagen hat den Bedarf seiner Beschäftigten erkannt, in verschiedenen Lebenssituationen kurzfristig und flexibel reagieren zu können. Daher arbeiten wir kontinuierlich daran, die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben unserer Mitarbeiter durch flexible Arbeitszeitmodelle zu verbessern. So wollen wir nicht nur den besonderen Bedürfnissen von Eltern, Alleinerziehenden oder pflegenden Angehörigen Rechnung tragen, sondern allen Beschäftigten mehr Flexibilität ermöglichen. Die diesbezüglichen Regelungen und Programme variieren von Land zu Land. Sie werden von gesetzlichen Rahmenbedingungen, kulturellen Gegebenheiten und von den Ergebnissen von Kollektivverhandlungen bestimmt.

So haben etwa die Volkswagen AG und die Volkswagen Financial Services AG mit „Meine AusZeit“ ein Instrument, mit dem Beschäftigte ohne vorherige Ansparzeiten zeitnah und flexibel in eine berufliche Auszeit gehen können. In der Freistellung von drei bis sechs Monaten wird weiterhin ein Entgelt gezahlt, das durch Vorleistung des Arbeitgebers finanziert wird. Die Rückzahlung erfolgt in der sich unmittelbar an die Freistellung anschließenden Arbeitsphase.

Zudem arbeiten wir daran, dem Bedürfnis vieler Beschäftigter nach mehr Flexibilität bei Arbeitszeit und Arbeitsort zu entsprechen. Es hat sich gezeigt, dass viele Beschäftigte auch nach der Pandemie weiterhin verstärkt mobil arbeiten möchten. Daher haben unter anderem die Volkswagen AG, Audi, Porsche, SEAT und die Volkswagen Financial Services AG weitreichende Betriebsvereinbarungen für die Arbeit außerhalb der Betriebsstätte („mobile Arbeit“) geschlossen.

Ein hohes Maß an Flexibilität bietet auch unsere Wiedereinstellungszusage. Seit rund 20 Jahren können Mitarbeiter der Volkswagen AG für bis zu acht Jahre ohne Angabe von Gründen aus dem Unternehmen ausscheiden. Unabhängig davon, ob die Freistellung zu Qualifizierungszwecken oder als familiäre Auszeit genutzt wird, ist über den Zeitraum der Abwesenheit eine Wiedereinstellung in ein vergleichbares Beschäftigungsverhältnis vorbehaltlich der wirtschaftlichen Situation garantiert.

Für Beschäftigte der Volkswagen AG und bei Audi besteht ein jährliches Wahlrecht: Statt der Zahlung einer tariflichen Zusatzvergütung kann eine Wandlung in bezahlte Freistellung in Anspruch genommen werden. In Deutschland belegt die hohe Inanspruchnahme der gesetzlich geregelten Elternzeit den Wunsch vieler Beschäftigter nach Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Für Eltern gewähren wir zusätzliche Leistungen, die über gesetzliche Ansprüche hinausgehen. So können Geschäftsfahrzeuggerechtere der Volkswagen AG ihr Fahrzeug während der Elternzeit für einen befristeten Zeitraum privat weiter nutzen. Die Volkswagen AG sowie Tochtergesellschaften mit entsprechenden Regelungen gewähren ihren Mitarbeitern während der Elternzeit in der arbeitgeberfinanzierten betrieblichen Altersversorgung (Grundversorgung) einen Versorgungsaufwand.

Wir messen auch der Kinderbetreuung während der Arbeitszeiten eine hohe Bedeutung bei, um eine Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben unserer Mitarbeiter zu ermöglichen. Daher engagieren wir uns als Volkswagen Konzern beim Ausbau zielgruppenorientierter Kinderbetreuungsangebote. Ergänzend bieten wir an verschiedenen unserer Standorte betriebsnahe Kindertagesstätten an.

Inklusion am Arbeitsplatz

Wir übernehmen gesellschaftliche Verantwortung, indem wir Werkstätten für behinderte Menschen unterstützen. In verschiedenen Konzerngesellschaften haben wir hierfür im Jahr 2022 Aufträge in Höhe von rund 11,2 Mio. € vergeben. Aber auch intern setzen wir uns für die Inklusion von Menschen mit Behinderung ein. In der Volkswagen AG lag die Quote von Beschäftigten mit einer Behinderung im Jahr 2022 bei 8,8%.

Unsere Verantwortung, die Mitarbeiter möglichst ihr ganzes Berufsleben lang in wertschöpfenden Tätigkeiten zu halten, erstreckt sich zudem auf die Bedürfnisse von Beschäftigten mit Leistungseinschränkungen. Denn gerade diese Mitarbeitergruppen können durch individuelle Formen der Arbeitsorganisation ein deutlich höheres Leistungs- und Zufriedenheitsniveau erreichen. Beispielhaft steht dafür das Programm „Work2Work“, mit dem die Volkswagen AG seit 2001 leistungsgewandelten Beschäftigten neue berufliche Perspektiven im Unternehmen eröffnet. In mehr als 50 verschiedenen Tätigkeitsfeldern arbeiten in Wolfsburg derzeit 620 Mitarbeiter an „Work2Work“-Arbeitsplätzen.

KENNZAHLEN VIELFALT

Kennzahl	Einheit	2022	2021	Hinweise und Kommentare
Diversity-Index				
aktive Belegschaft ¹				
Frauenanteil im Management				
Zielwert Frauenanteil im Management	in %	17,0	16,0	
Ist-Wert Frauenanteil im Management	in %	17,2	16,3	
Ist-Wert Sub-Index Frauenanteil Gewichtung 0,50		142	135	
Internationalisierung im Top-Management²				
Zielwert Internationalisierung im Top-Management	in %	22,3	21,4	
Ist-Wert Internationalisierung im Top-Management	in %	23,4	20,3	
Ist-Wert Sub-Index Internationalisierung im Top-Management Gewichtung 0,50		138	119	
Kumulierter Diversity-Index-Wert				
Zielwert Kumulierter Diversity-Index-Wert	Wert	136	129	
Ist-Wert Kumulierter Diversity-Index-Wert	Wert	140	127	
Frauenanteil (nach deutscher Rechtslage: Führungspositionen-Gesetz)				
Ist-Wert Frauenanteil in der ersten Führungsebene ³	in %	14,2	13,5	Volkswagen AG, aktive Belegschaft ¹
Ist-Wert Frauenanteil in der zweiten Führungsebene ⁴	in %	19,7	18,3	Volkswagen AG, aktive Belegschaft ¹
Diskriminierung				
Kündigungen aufgrund von Verstößen im Bereich Diskriminierung	Anzahl	14	15	Basis: 110 Gesellschaften mit jeweils mehr als 500 Mitarbeitern (Vorjahr 111 Gesellschaften mit jeweils mehr als 500 Mitarbeitern)

¹ Definition aktive Belegschaft: Gesamtbelegschaft ohne Auszubildende, ohne Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich erfolgt bei der Erhebung zum „Diversity Index“ und im Rahmen des „Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen“ eine Bereinigung um Mitarbeiter in der Entnahmephase Zeitwertpapier (Zeitwertpapier: Zeitguthaben aus Entgeltumwandlung).

² Methodikänderung: Ab 2022 werden im Fall einer doppelten Staatsangehörigkeit beide Staatsangehörigkeiten berücksichtigt.

³ Definition erste Führungsebene: Oberer Managementkreis, Top-Managementkreis und Markenvorstand.

⁴ Definition zweite Führungsebene: Managementkreis.

INTEGRITÄT



UNSER VERSTÄNDNIS VON INTEGRITÄT

Integrität heißt für uns: im beruflichen Umfeld aus eigener Überzeugung das Richtige tun. Dazu gehört die Standhaftigkeit, an diesem Grundsatz festzuhalten – unabhängig von ökonomischem oder sozialem Druck. Integrität ist eine Haltung. Sie vermittelt einen inneren Kompass für richtiges Handeln. Dies wird insbesondere in Grauzonen entscheidend, wenn explizite (Compliance-)Regeln fehlen, sie widersprüchlich sind oder Zielkonflikte bestehen.

Neben der persönlichen Integrität zählt für uns organisationale Integrität. Sie beruht auf der Verankerung von Integrität in Prozessen und Entscheidungen des Unternehmens und bietet Menschen einen festen Interaktionsrahmen. In einer dritten Dimension begreifen wir Integrität als immaterielles Unternehmensvermögen: Sie stärkt das Vertrauen unserer Stakeholder und macht uns attraktiver für Investoren, Kunden und Mitarbeiter.

GANZHEITLICHER MANAGEMENTANSATZ FÜR INTEGRITÄT UND COMPLIANCE

Als höchstes Konzerngremium befasst sich der Konzernvorstandsausschuss Integrität und Compliance (K-VAC) mit der Ausgestaltung und den Leitplanken des Integritäts- und Compliance-Managementsystems. Geleitet wird er von der Konzernvorstandsfunktion Integrität und Recht. Dem Ausschuss gehören unter anderem die Konzernvorstände für Personal, Finanzen sowie weitere Vorstands- und Top-Management-Mitglieder der Marken an. Der K-VAC analysiert die Ausgestaltung der jeweiligen Compliance-Managementsysteme pro Risikogebiet und harmonisiert die dazwischenliegenden Abläufe. Er prüft Berichte aus den Marken und Regionen zu Integrität, Compliance sowie den Together4Integrity(T4I)-Initiativen und entwickelt das Programm strategisch weiter.

Gerade die im Rahmen des Monitorships veränderten Strukturen und Prozesse haben sich als wichtiges Fundament für unser Unternehmen erwiesen. Gleichzeitig sind sie ein Auftrag für die Zukunft. Insbesondere die Vorstände der Volkswagen AG, AUDI AG, Volkswagen Group of America, Inc. und Volkswagen Group of America Chattanooga Operations, LLC haben sich 2020 verpflichtet, den eingeschlagenen Weg fortzusetzen und sich weiter nachhaltig für Integrität und Compliance (I&C) im Konzern stark zu machen. Dass die Volkswagen AG diesbezüglich Fortschritte macht, hat unter anderem das unabhängige Audit der U.S. Environmental Protection Agency gezeigt. Es wurde im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen.

I&C sollen den Kern unseres unternehmerischen Handelns bilden, auch in der Transformation vom Fahrzeughersteller zum Anbieter nachhaltiger Mobilität. Dafür setzen wir in allen Bereichen verbindliche Standards. So muss etwa jede Beschlussvorlage für den Konzernvorstand darlegen, dass sie im Einklang mit Integritäts- und Compliance-Vorgaben steht, welche einschlägigen Risiken der angestrebte Beschluss enthält und wie die Risiken verringert werden können. Diese I&C-Stellungnahme ist gleichermaßen verpflichtend für Vorstandentscheidungen der einzelnen Konzernmarken

und -gesellschaften sowie für Gremien, an die der jeweilige Vorstand Entscheidungsbefugnisse delegiert hat. Somit ist die I&C-Stellungnahme in den Beschlussvorlagen der Top-Gremien des Konzerns und der Marken verankert.

INTEGRES VERHALTEN ALS FUNDAMENT DES ERFOLGS

Integres und regelkonformes Verhalten ist zentral für den Erfolg und die Resilienz unseres Unternehmens. Deshalb haben wir I&C zu einem wesentlichen Element unserer Konzernstrategie NEW AUTO gemacht und als eines von sechs Fokusthemen unseres Nachhaltigkeitsprogramms ausgewählt. Angaben zu potenziell negativen Auswirkungen des Volkswagen Konzerns in diesem Themenbereich finden sich im Abschnitt „Compliance“.

> Compliance

Wir sind uns bewusst: Verstöße gegen Gesetze, Regeln und Vorgaben haben Konsequenzen. Wir würden nicht nur Vertrauen auf Seiten unserer Anteilseigner, Kunden und Beschäftigten verlieren, wir hätten auch mit juristischen Konsequenzen und drohenden Bußgeldern zu rechnen.

Auch deshalb wollen wir auf diesem Gebiet Vorbild sein und so das Vertrauen unserer Mitarbeiter, Kunden, Anteilseigner und Partner wahren – der heutigen wie der zukünftigen. Die ethische Basis unseres Handelns haben wir in unseren Verhaltensgrundsätzen, dem Code of Conduct (CoC), sowie in den Group Essentials, unseren Konzerngrundsätzen, festgehalten.

Ziel ist, unsere Regelwerke, Prozesse und Unternehmenskultur darauf auszurichten, dass jeder Mitarbeiter allzeit integer und regelkonform handeln kann. Zugleich wollen wir erreichen, dass I&C als Steuerungsgrößen strategisch wie operativ dauerhaft den gleichen Rang einnehmen wie etwa Umsatz, Ergebnis, Produktqualität oder Arbeitgeberattraktivität.

TOGETHER4INTEGRITY: DACH FÜR INTEGRITÄT UND COMPLIANCE

Im konzernweiten Programm „Together4Integrity“ (T4I) bündeln wir nahezu alle unsere Integritäts- und Compliance-Maßnahmen. Es soll das Unternehmen nachhaltig vor Risiken schützen.

TOGETHER4INTEGRITY

T4I bündelt in elf Kerninitiativen nahezu alle Integritäts- und Compliance-Aktivitäten des Volkswagen Konzerns unter einem Dach.

T4I arbeitet mit einheitlichen, robusten Prozess- und Implementierungsstandards: Das Programm sammelt einschlägige Inhalte und Prozesse aus 16 Fachbereichen – darunter Integrität, Compliance, Risikomanagement, Produktion, Technische Entwicklung, Beschaffung

oder Vertrieb –, prüft, konsolidiert und stimmt die Inhalte untereinander ab, schnürt daraus Maßnahmenpakete (Konzept), verteilt sie im Konzern (Roll-out), kontrolliert die erfolgreiche Umsetzung (Qualitätskontrolle) und misst die Wirksamkeit (Erfolgsmessung).

Der T4I-Rollout umfasst mittlerweile 784 kontrollierte Gesellschaften in rund 80 Ländern und ist weitgehend abgeschlossen. Die Implementierung soll bis spätestens 2025 abgeschlossen werden. Die Verantwortung dafür trägt das Vorstandsressort Integrität und Recht. Die Implementierung der Maßnahmen erfolgt jeweils lokal in den Gesellschaften.

Nachhaltiger Erfolg durch langfristiges Monitoring

Erfolgsmessung und Qualitätskontrolle spielen im Rahmen des T4I-Programms eine zentrale Rolle. Die Abteilung Effectiveness Assurance prüft risikobasiert, ob die T4I-Maßnahmen in den Gesellschaften eingeführt wurden und wie sie wirken. Das zentrale Planungs- und Reporting-System von T4I bietet permanent Transparenz zum Umsetzungsstand der Kerninitiativen. Dies dient sowohl der internen Vorstandsberichterstattung als auch einem effektiven Projektmanagement.

Auftaktveranstaltungen und Wahrnehmungswshops ergänzen das Instrumentarium auf Ebene der Lokalgesellschaften. Die Wahrnehmungswshops messen die Wirksamkeit der T4I-Maßnahmen und binden repräsentativ ausgewählte Mitarbeiter und Führungskräfte als Akteure in den Veränderungsprozess ein.

Seit Beginn des Programms 2018 wurden 739 Veranstaltungen bei über 680 Gesellschaften initiiert, davon rund 244 wiederkehrende Wahrnehmungswshops. Mehr als 42.000 Führungskräfte und Mitarbeiter haben bereits teilgenommen. Die Wiederholung der

Veranstaltungen ermöglicht, Fortschritt in den jeweiligen Gesellschaften zu messen.

244

Wahrnehmungswshops haben seit 2018 stattgefunden.

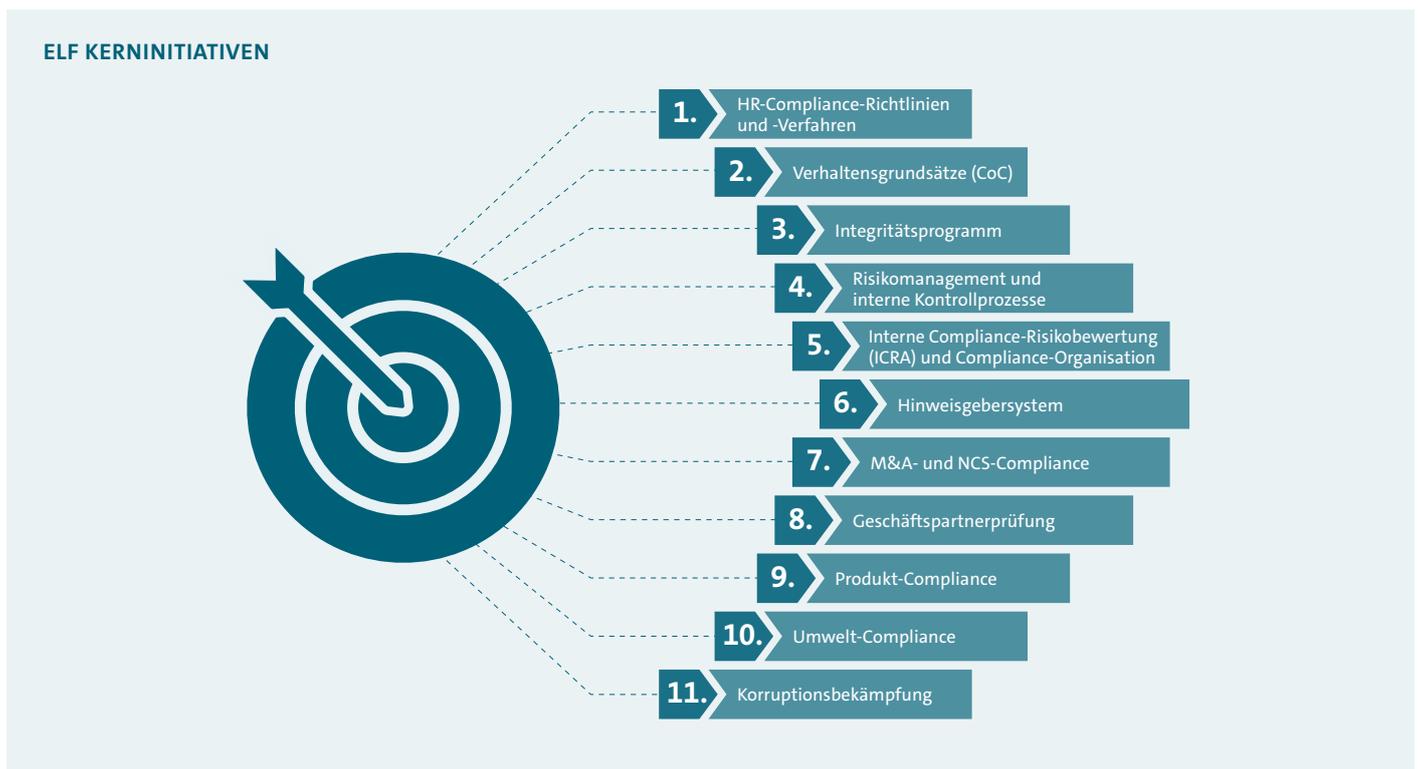
In diesem Zusammenhang sind wir weiter vorangekommen: Mehr als 87% der befragten Teilnehmer der Wahrnehmungswshops geben an, die Verankerung von I&C in den Gesellschaften schreite erfolgreich voran. Dies bedeutet eine weitere Steigerung im Vergleich zum Vorjahr (rund 83%) und eine deutliche Steigerung zum ersten Messpunkt 2019 (rund 71%).

Kulturwandel und Veränderung

Mit T4I etablieren wir nicht nur ein weltweites Integritäts- und Compliance-Managementsystem für alle Konzern- und Markengesellschaften. Wir treiben auch eines der umfangreichsten Veränderungs- und Kulturprogramme in der Geschichte des Volkswagen Konzerns voran.

Wir wollen das Bewusstsein für den wertvollen Beitrag jedes Einzelnen schärfen. T4I soll Mitarbeiter aktivieren, sich in jeder Situation integer zu verhalten. Dabei spielt Kommunikation eine wesentliche Rolle. So verdeutlichen unsere Vorstände regelmäßig in ihren „Tones from the top“ die zentrale Bedeutung von I&C für Unternehmen und Belegschaft.

Damit bedeutet T4I für uns mehr als die Summe seiner Einzelteile.



T4I-Initiativen und Maßnahmenpakete

Die T4I-Maßnahmenpakete sind in elf Kerninitiativen zusammengefasst:

- 1) HR-Compliance-Richtlinien und -Verfahren: I&C sind in die Standard-HR-Prozesse wie Einstellung, Qualifizierung, Beförderung und Entlohnung eingebunden. Sie werden zudem obligatorisch im jährlichen Mitarbeitergespräch thematisiert und sind Bestandteil von Trainingsmaßnahmen für Mitarbeiter. Die Volkswagen AG und weitere definierte Gesellschaften führen anonymisierte Statistiken zu Fehlverhalten und den daraus folgenden Sanktionen. Diese werden regelmäßig an die Mitarbeiter kommuniziert.
- 2) Verhaltensgrundsätze: Der Code of Conduct (CoC) legt das Fundament für regelkonformes Verhalten im Volkswagen Konzern. Er wirkt als zentrales Element, um das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden innerhalb der Belegschaft zu stärken, Hilfe zu leisten und im Zweifel geeignete Ansprechpartner zu vermitteln. Der CoC ist Teil der Arbeitsverträge und gilt verpflichtend für alle Beschäftigten. Auch der CoC ist als Bewertungskriterium „Integrität und Compliance vorleben“ Teil des Mitarbeitergesprächs.
- 3) Integritätsprogramm: Das Integritätsprogramm will Integrität als strategischen Erfolgshebel und Steuergröße für Entscheidungsprozesse verankern. Ziel ist, den Mitarbeitern die Bedeutung von Integrität zu vermitteln, sie zu unterstützen, sich im Arbeitsalltag integer zu verhalten, und Integrität sicht- und greifbar zu machen. Zu den wichtigsten Instrumenten zählen dialogorientierte Kommunikationsmaßnahmen, Veranstaltungsformate und die sogenannten Integritätsbotschafter, die das Thema in die Strukturen des Unternehmens bringen und den Austausch fördern.

Ein Schwerpunkt des Programms liegt auf der Sensibilisierung für integrale Entscheidungsfindung. Dafür wurden spezifische Trainingsmodule für alle Führungsebenen bis zum Meister entwickelt. Sie sind in alle obligatorischen Management-Qualifizierungsprogramme der Volkswagen AG integriert. Marken und Gesellschaften, die die Programme nicht nutzen, sind verpflichtet, entsprechende Module in ihre jeweiligen Entwicklungsprogramme einzubinden.
- 4) Risikomanagement und interne Kontrollprozesse: Verbindliche Strukturen und Prozesse sollen Transparenz schaffen und helfen, Risiken aus unserer Geschäftstätigkeit zu steuern. Dazu gehören der auf akute Risiken fokussierte Risikoquartalsprozess, das Interne Kontrollsystem Standard-IKS, das wesentliche Prozesse absichern soll, das Business Continuity Management, das geschäftskritische Prozesse identifiziert und über Notfallpläne absichert, sowie die Ursachenanalyse Rootcause Analysis.
- 5) Interne Compliance-Risikobewertung (ICRA) und Compliance-Organisation: ICRA ermittelt die Compliance-Risiken im Konzern. Auf Basis der Risikoprofile werden für jede Gesellschaft Maßnahmen definiert, deren Umsetzung nachverfolgt wird. Darüber hinaus legt ICRA Umsetzungsstandards für CoC, Hinweisgebersystem, Compliance-Trainings und Kommunikation fest. Der Group

- Chief Compliance Officer berichtet im K-VAC anlassbezogen, mindestens jedoch jährlich, zum Implementierungsstand der Maßnahmen. Im Berichtsjahr wurde der ICRA-Prozess bezüglich der Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes angepasst. Diese Änderungen kommen 2023 zur Anwendung.
- 6) Hinweisgebersystem: Das Hinweisgebersystem dient als zentrale Anlaufstelle des Konzerns, um Regelverstöße von Konzernmitarbeitern, direkten und indirekten Lieferanten sowie ausgewählten weiteren Geschäftspartnern zu melden. Dazu gehören beispielsweise Wirtschafts-, Korruptions- oder Steuerstraftaten sowie Verstöße gegen den CoC. Eine ausführliche Beschreibung des Hinweisgebersystems folgt auf S. 101.
 - 7) M&A- und NCS-Compliance: Bei geplanten Mergers & Acquisitions-Transaktionen (M&A), bei denen die Einbindung von Compliance verpflichtend ist, werden die Unternehmen und Transaktionen etwa im Rahmen einer Due Diligence-Prüfung auf menschenrechtliche Risiken ebenso untersucht wie auf Integritäts- und Reputationsrisiken, darunter Korruption, Geldwäsche oder Betrug. Dies gilt ebenfalls für Joint Ventures, Industrialisierungsprojekte wie den Aufbau neuer ausländischer Produktionsstätten mit Drittpartnern und Kooperationen mit Dritten. Im Anschluss erhalten die Geschäftseinheiten Empfehlungen für risikosenkende Maßnahmen. Darüber hinaus kümmert sich die Group Compliance um das Compliance-Management in sogenannten Non-Controlled Shareholdings (NCS), also Unternehmen, die nicht durch ein Unternehmen des Volkswagen Konzerns als Mehrheitseigentümer kontrolliert werden. Dies umfasst auch die chinesischen Joint Ventures.
 - 8) Geschäftspartnerprüfung: Der Business Partner Due Diligence-Prozess prüft Geschäftspartner und Lieferanten auf Beschaffungswie auch Vertriebsseite insbesondere auf Korruptionsrisiken. Dies umfasst auch das stetige Überwachen der Geschäftspartner, ob sie Gesetze und ethische Standards einhalten.
 - 9) Produkt-Compliance: Das Product-Compliance-Managementsystem (PCMS) unterstützt beim Erfüllen gesetzlicher und behördlicher Vorschriften des Aus- und Einfuhrlandes, bei internen und externen Standards sowie vertraglich vereinbarten Kundenanforderungen und extern kommunizierten Selbstverpflichtungen für unsere Produkte über ihre gesamte Lebensdauer. Das PCMS definiert Rollen und Verantwortlichkeiten für die Ausgestaltung, Umsetzung und Überwachung. Wir schulen Beschäftigte und Führungskräfte über Produkt-Compliance und implementieren zentrale Anlaufstellen, an die Mitarbeiter ihre Fragen richten können.
 - 10) Umwelt-Compliance: Die Umweltpolitik des Konzerns und das Umwelt-Compliance-Managementsystem legen fest, dass umweltrelevante Aspekte bei allen Strategie-, Planungs- und Entscheidungsprozessen der Marken und Konzerngesellschaften zu berücksichtigen sind. Dazu gehört ein Kennzahlensystem, das den Fortschritt bei den Umweltzielen misst.

 > Umwelt-Compliance-Management

11) Korruptionsbekämpfung: Der Volkswagen Konzern vertritt eine Null-Toleranz-Politik gegenüber aktiver und passiver Korruption. Dies ist sowohl im Code of Conduct für Mitarbeiter als auch im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert. Weiterführende Konzernrichtlinien regeln den Umgang mit Interessenkonflikten, Spenden und Sponsorings sowie Zuwendungen in Form von Geschenken oder Einladungen. Darüber hinaus gibt es Richtlinien für Genehmigungsverfahren und das Führen von Aufzeichnungen. Gemeldete Verstöße gegen die Grundsätze werden durch Führungskräfte und das Personalwesen aufgeklärt, in schweren Fällen auch durch unsere Aufklärungs-Offices. Wird persönliches Fehlverhalten festgestellt, erfolgt eine angemessene Ahndung durch das jeweilige Personalwesen.

Messbarkeit von Integrität weiter steigern

Neben den Wahrnehmungswshops gibt vor allem die jährliche Mitarbeiterbefragung „Stimmungsbarometer“ Auskunft über den Fortschritt unserer Integritätskultur. Die konzernweite Erhebung fragt unter anderem nach der Möglichkeit jedes Einzelnen, sich integer zu verhalten. Bestehen aus Sicht der Mitarbeiter Zweifel, muss die jeweilige Führungskraft mit ihrem Team mögliche Hemmnisse identifizieren und ausräumen.

Als weitere Messgröße nutzen die großen Pkw-produzierenden Marken die strategische Kennzahl „Regeleinhaltung, Fehlerkultur und integriertes Verhalten“. Sie basiert ebenfalls auf dem Stimmungsbarometer und fragt nach dem Einhalten von Regelungen und Prozessen, dem Umgang mit Risiken und Fehlern sowie der Möglichkeit integren Verhaltens. Von einem bereits guten Ausgangswert kommend – seit dem Beginn der Erhebung dieses Indikators lag die Zustimmung der Mitarbeiter immer in der höchsten Kategorie der zugrunde liegenden fünfstufigen Skala – hat sich die Kennzahl bis 2022 kontinuierlich verbessert.

COMPLIANCE: KLARE REGELN IM VOLKSWAGEN KONZERN

Nachhaltiger wirtschaftlicher Erfolg ist nur erreichbar, wenn sich jeder an Gesetze, interne Regelungen und freiwillig eingegangene Selbstverpflichtungen hält. Regelkonformes Verhalten soll eine Selbstverständlichkeit für alle Mitarbeiter des Konzerns sein. Dabei unterstützt die Compliance-Organisation mit Programmen, Handlungsrichtlinien, Prozessen und praxisorientierter Beratung im konzernweiten risikoorientierten Compliance-Managementsystem (CMS).

COMPLIANCE-ORGANISATION: KONZERNWEIT ETABLIERT

Group Compliance unterstützt die Konzern- und Markengesellschaften, ihre Geschäftsaktivitäten regelkonform durchzuführen und Gesetze und interne Vorgaben einzuhalten. Arbeitsschwerpunkte sind Antikorruption und Verhindern von Veruntreuung, Betrug und Geldwäsche. Darüber hinaus ist der Compliance-Bereich, ebenso wie Group Legal, in M&A-Transaktionen verpflichtend eingebunden, was Joint Ventures, Industrialisierungsprojekte und Kooperationsprojekte mit Drittpartnern einschließt. Group Legal führt in relevanten Unternehmensbereichen und -gesellschaften zusätzlich Assessments zu Kartellrechts- und Wettbewerbsrisiken durch.

An der Spitze der weltweiten Compliance-Organisation steht der Group Chief Compliance Officer. Er berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Volkswagen AG. Die Compliance-Organisation ist divisional aufgestellt, was die Kommunikation stärken und harmonisierte Prozesse über alle relevanten Konzerngesellschaften ermöglichen soll.

Sogenannte Divisional Compliance Officer sind in der Regel für mehrere Marken verantwortlich und setzen Compliance-Maßnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich um. Eine Ausnahme bilden die Porsche AG und Traton SE, welche eine eigene und unabhängige Compliance-Struktur aufweisen. Ein Regional Compliance Officer verantwortet die Aktivitäten der von Volkswagen kontrollierten Entitäten in China. Die kontrollierten Gesellschaften in Australien, Korea, Japan, Malaysia und Taiwan werden von einem Regional Compliance Officer für die Region Asien betreut. Im Berichtsjahr hat die Group Compliance zudem das neue Divisional Compliance Office (DCO) „Group Technology“ aufgesetzt. Es betreut den Vorstandsbereich Konzern-Technik sowie die Marke Volkswagen Group Components samt angeschlossener Gesellschaften. Inhaltlich befasst sich das DCO sowohl mit Compliance-Angelegenheiten rund um das klassische Komponentengeschäft als auch mit neuen Geschäftsfeldern wie den Themen Batterie, Laden und Energie oder dem Verkauf unserer Einzelkomponenten, Baukästen und Plattformen an Dritte.

Interne wie externe Prüfer untersuchen regelmäßig das Compliance-Managementsystem. Insbesondere im Rahmen des Monitoring- und Verbesserungsprozesses überprüfen Auditoren die Wirksamkeit der Compliance-Maßnahmen. Darüber hinaus unterstützen kontinuierliche Verbesserungsprozesse die Weiterentwicklung des CMS. Ein wichtiger Aspekt dabei ist das konzernweite „Hot Topic“-Reporting. Dieser Prozess dient der schnellen Informationsweitergabe von compliancerelevanten, systemischen Vorfällen und der unmittelbaren Eskalation in der gesamten Organisation.

Risiken im Blick

Aus Compliance-Sicht hat unsere Geschäftstätigkeit unter anderem Risiken im Bereich Korruption, Geldwäsche und Verstöße gegen Menschenrechte wie auch Umweltrecht zur Folge. Mit dem Hochlauf unseres Batteriegeschäfts müssen wir deutlich mehr Rohstoffe einkaufen, deren menschenrechtskonformer Abbau streng überwacht werden muss. In den betroffenen Ländern herrscht in der Regel auch ein hohes Korruptionsrisiko. Verstöße gegen Umweltauflagen können zudem die Umwelt schädigen und zu Reputations- und finanziellen Schäden führen. Wir nutzen unser Responsible Supply Chain System, um soziale oder ökologische Risiken sowie Korruption entlang der Lieferkette proaktiv zu vermeiden beziehungsweise zu minimieren. Das System baut auf einer systematischen Risikoanalyse auf. Weitere Informationen dazu finden Sie im Kapitel Lieferkette und Menschenrechte.

 > Lieferkette und Menschenrechte

KLARE STANDARDS UND UMFANGREICHE ANGEBOTE

Klare Standards für Geschäftspartner

Die Group Compliance unterstützt die operativ verantwortlichen Einheiten bei der Business Partner Due Diligence (BPDD). Zur BPDD gehören unter anderem regelmäßige Screenings, Risikobewertungen, Sanktionslistenprüfungen und das Identifizieren von Warnhinweisen. Es wird zudem untersucht, ob die Geschäftspartner (Lieferanten und Vertriebspartner) über ein Compliance-Managementsystem verfügen beziehungsweise Compliance-Maßnahmen implementiert haben.

Ziel ist es, Risiken für Gesetzesverstöße und das Missachten ethischer Standards früh zu erkennen, riskante Geschäftspartner zu meiden sowie Maßnahmen zur Risikominimierung festzulegen und mit dem Geschäftspartner umzusetzen. In Einzelfällen werden ausgewählte Geschäftspartner direkt angesprochen, um mögliche Verstöße aufzuklären. Ist dies nicht möglich, wird die Geschäftsbeziehung beendet oder gar nicht erst aufgenommen. Der betreffende Geschäftspartner kann für Geschäfte mit dem Volkswagen Konzern sowie all seinen Marken und Unternehmen gesperrt werden.

Der BPDD-Prozess wird zusammen mit dem beauftragenden Fachbereich durchgeführt, etwa der Beschaffung oder dem Vertrieb. 2022 fanden mehr als 4.300 BPDD-Prüfungen statt. Stand 31. Dezember 2022 haben wir rund 400 Fälle identifiziert, die zu einer Beendigung oder Nichtaufnahme von Geschäftsbeziehungen geführt haben.

COMPLIANCE ENTLANG UNSERER LIEFERKETTE

KLARE STANDARDS FÜR GESCHÄFTSPARTNER UND LIEFERANTEN

- Code of Conduct
- Business Partner Due Diligence

TRAININGS UND ANGEBOTE FÜR MITARBEITER

- verpflichtendes, regelmäßiges CoC-Training für alle Beschäftigten
- zielgruppenspezifische Trainings (zum Beispiel Antikorruption, Kartellrecht, Compliance)
- Infopoint Compliance

SCHUTZ VON DATEN

- Datenschutzmanagementsystem (DSMS) inklusive Meldeprozess
- Datenschutzmanagementorganisation



HINWEISGEBERSYSTEM:

Hinweise auf mögliche Regelverletzungen können Geschäftspartner, Beschäftigte und Kunden sowie weitere Dritte jederzeit und in vielen Sprachen melden.



Umfangreiche Compliance- und Antikorruptionstrainings

Die Group Compliance hat über das Compliance-Managementsystem Strukturen und Maßnahmen implementiert, um konzernweit einheitliche Standards für Compliance-Trainings aufzustellen, etwa zum Code of Conduct, zu Antikorruption, zum Geldwäscheverbot und zum Hinweisgebersystem. Implementierungspakete für den Roll-Out verpflichtender Trainings beschreiben die wesentlichen inhaltlichen und prozessualen Trainingsaspekte. So sollen Marken und Gesellschaften befähigt werden, ihre Mitarbeiter risikobasiert, zielgruppenspezifisch und mit definierten Kerninhalten zu trainieren und die Trainings qualitativ gleichwertig abzuhalten. Mitglieder ab dem Oberen Managementkreis aufwärts werden jährlich zum CoC zertifiziert. Sie bestätigen, sich an die Vorgaben zu halten, die eigene Vorbildfunktion für regelkonformes Verhalten zu kennen, Mitarbeiter im Verantwortungsbereich entsprechend zu sensibilisieren und ihnen Zugang zum CoC zu bieten. Kenntnis über die Meldepflichtung bei schweren Regelverstößen und das Offenlegen eventueller Interessenkonflikte sind ebenso Teil der Zertifizierung. Risikobasiert werden auch Geschäftspartner aus Vertrieb und Beschaffung geschult. Grundlage dafür bildet der CoC für Geschäftspartner. Er ist seit 2020 Vertragsbestandteil der Vereinbarungen mit Lieferanten und Dienstleistern.

Konzernweit sind alle Beschäftigten verpflichtet, ein regelmäßiges CoC-Training nach einheitlichen Standards zu absolvieren. Es sichert die Grundsensibilisierung für Integrität und Compliance. Die Inhalte des Trainings – darunter Wirtschaft und Menschenrechte, Umwelt-Compliance, Produktkonformität und -sicherheit sowie Korruptionsverbot – werden zweijährlich aktualisiert. Die nächste Aktualisierung folgt 2023. Turnusmäßig werden von den Marken und Gesellschaften wechselnde Fokushalte aus den Verhaltensgrundsätzen ergänzend vermittelt.

Hier müssen Angestellte Training und Abschlusstest in Form eines web-based Trainings (WBT) absolvieren und alle zwei Jahre wiederholen. Das Bestehen wird in der Bildungshistorie dokumentiert. Praktikanten, Werkstudenten und Doktoranden sind aus technischen und prozessualen Gründen vom Training ausgenommen. Produktionsmitarbeiter erhalten alle vier Jahre eine verpflichtende CoC-Unterweisung.

Die Volkswagen AG erfasst systemisch die Zahl der verbindlich zu qualifizierenden permanenten Belegschaft (Angestellte und Management, darunter Voll- sowie Teilzeitkräfte) mit einer gültigen Qualifizierung für das verpflichtende WBT zum CoC. In der Volkswagen AG verfügen zum Monatsultimo Dezember 2022 48.311 Mitarbeiter der relevanten Zielgruppe über eine gültige CoC-Qualifizierung. Dies entspricht 98,4% der in der Volkswagen AG mit dem WBT zum CoC zu qualifizierenden permanenten Belegschaft.

Darüber hinaus entwickelt und implementiert Group Compliance zielgruppenspezifische Trainings für Mitarbeiter in Bereichen oder Gesellschaften mit hoher Risikoexposition. Ein Antikorruptionstraining mit einem vertiefenden Modul zum Umgang mit Amts- und Mandatsträgern ist für Angestellte verpflichtend. Gesellschaften mit hoher Risikoexposition müssen dieses Training verbindlich implementieren. Führungskräfte ab dem Oberen Managementkreis werden zudem im Rahmen der jährlichen Zertifizierung zum CoC über die Verhaltensgrundsätze sensibilisiert, die das Korruptionsverbot enthalten.

Für das verpflichtende WBT zum Thema Antikorruption erfolgt beispielsweise in der Volkswagen AG eine systemische Erfassung der Anzahl der verbindlich zu qualifizierenden permanenten Belegschaft mit einer gültigen Qualifizierung. In der Volkswagen AG verfügen zum 31. Dezember 2022 45.808 Mitarbeiter der relevanten Zielgruppe über eine entsprechend gültige Qualifizierung. Dies entspricht 93,0% der zu qualifizierenden permanenten Belegschaft (Angestellte und Management), darunter Voll- sowie Teilzeitkräfte. Zudem ist der praktische Leitfaden „Antikorruption“ für Beschäftigte jederzeit verfügbar.

Group Legal hat 2022 ein neues webbasiertes Kartellrechtstraining eingeführt. Je nach Risikoexposition kann das Absolvieren verpflichtend sein. Zudem bietet Group Legal kontinuierlich und risikobasiert Kartellrechtstrainings an. Zu den Inhalten wird auch der Konzernvorstand geschult. Darüber hinaus erhalten Beschäftigte, die in Schlüsselpositionen mit hoher Risikoexposition eingesetzt werden, ein zusätzliches Compliance-Training. Dies betrifft zum Beispiel Geschäftsführer oder Finanzverantwortliche. Diese Schulung wird konzernweit von Compliance- und Personalverantwortlichen der jeweiligen Gesellschaften gehalten.

Neben Trainings bieten die Compliance-Abteilungen der Volkswagen AG zielgruppenspezifische Trainings- und Kommunikationsformate. Dazu gehören Managementgespräche und Schulungen für Multiplikatoren. Compliance-Inhalte sind überdies Bestandteil aller Entwicklungswege, vom Trainee-Einstiegsprogramm über Programme zur Führungskräfte- und Managemententwicklung bis hin zum Senior-Management-Programm. Ergänzt werden die Maßnahmen durch Informations- und Kommunikationsaktivitäten wie Sensibilisierungskampagnen, Film- und Dialogformate, Newsletter oder interaktive Spiele.

Kommunikation und Beratung: Angebote für Mitarbeiter

Als zentrale Beratungsstelle hat sich der Infopoint Compliance etabliert. Er kann sowohl persönlich als auch in der Volkswagen 360°-App und per E-Mail kontaktiert werden. Das Team beantwortet konkrete Compliance-Fragen – etwa zu Sponsorings, Mitgliedschaften und Kooperationen sowie Anfragen mit Bezug zu HR und Arbeitsrecht –, legt unternehmensinterne Vorgaben und Richtlinien aus und berät zu Prozessstandards. Sollte eine unmittelbare Empfehlung nicht möglich sein, wird die Anfrage an eine zuständige Stelle weitergeleitet. Dialogveranstaltungen in den Fachbereichen ergänzen das Leistungsangebot. Aufgaben und Fallbeispiele aus der Beratungspraxis werden regelmäßig im Rahmen der Compliance-Kommunikation aufgegriffen. Ziel ist es, Mitarbeitern konkrete Handlungsempfehlungen für künftige, ähnlich gelagerte Fragen zu vermitteln und das interne Kontrollsystem zu verbessern.

Im Berichtsjahr hat der Infopoint 1.517 Anfragen bearbeitet (Vorjahr 1.335, jeweils Volkswagen AG). Rund 18% entfallen auf das Annehmen oder Gewähren von Geschenken und Einladungen. Handelt es sich um Geschenke, die zum Beispiel Wertgrenzen übersteigen und die etwa aus kulturellen Gründen nicht zurückgegeben werden können, besteht die Möglichkeit, sie bei der Compliance abzugeben. Die in den vergangenen Jahren gesammelten Geschenke wurden im Berichtsjahr versteigert. Der Erlös von rund 10.200 € ging als Spende an einen gemeinnützigen Klima- und Umweltschutzverein.

Schutz von Daten

Um die Anforderungen der EU-weiten Datenschutzgrundverordnung zu erfüllen, hat die Volkswagen AG ein Datenschutzmanagementsystem (DSMS) und eine Datenschutzmanagementorganisation aufgebaut. Das DSMS sorgt dafür, dass die eingerichteten Datenschutzprozesse regelmäßig analysiert, auf Aktualität geprüft und weiterentwickelt werden. Bestandteil des DSMS ist unter anderem der Prozess zur Meldung von Datenschutzverletzungen (Meldeprozess). Er ist verbunden mit dem Hinweisgebersystem der Volkswagen AG sowie mit der IT-Security. Im Geschäftsjahr 2022 hat es bei der Verarbeitung personenbezogener Kundendaten keine meldepflichtigen Datenschutzverstöße gemäß Art. 33 EU-DSGVO gegeben. Daneben wurden meldepflichtige Datenschutzverletzungen außerhalb der Verarbeitung von personenbezogenen Kundendaten ebenfalls der zuständigen Aufsichtsbehörde fristwahrend gemeldet. Konzerngesellschaften sind gemäß Konzernrichtlinie eigenständig verantwortlich, die gesetzlich geltenden Vorgaben zum Datenschutz einzuhalten.

Risikoprävention durch Hinweisgebersystem

Mit verbindlichen Grundsätzen und geregelten Verfahren soll das Hinweisgebersystem Schaden vom Unternehmen, der Belegschaft und weiteren Stakeholdern abwenden. Hinweise auf mögliche Regelverletzungen können Beschäftigte, Geschäftspartner und deren Beschäftigte, Kunden sowie weitere Dritte jederzeit melden – auf Wunsch auch anonym. Hierfür bietet das Hinweisgebersystem sechs unterschiedliche Meldekanäle. Dazu zählen unter anderem ein Online-Kanal, der Meldungen in vielen Sprachen entgegennimmt, eine inter-

ationale 24-Stunden-Telefonhotline oder externe Rechtsanwälte, die als Ombudsleute fungieren. Auch die Bearbeitung der Hinweise und der Austausch bei eventuellen Rückfragen erfolgt auf Wunsch anonym. Spezielle IT-Infrastruktur verhindert, die Hinweisquelle zu identifizieren.

Während der Untersuchung gelten strikte Vertraulichkeit und Geheimhaltung. Eine Untersuchung wird erst nach sorgfältiger Prüfung und bei konkreten Anhaltspunkten für einen Regelverstoß eingeleitet. Es gilt die Unschuldsvermutung. Betroffene werden frühzeitig angehört und rehabilitiert, sofern sie zu Unrecht in Verdacht geraten sind. Nachgewiesenes Fehlverhalten wird sanktioniert. Dies kann eine Verwarnung, einen Verweis oder eine Kündigung umfassen. Nach sanktionierten schweren Regelverstößen folgen strukturierte Ursachenanalysen, um ähnliche Vorfälle zukünftig zu verhindern.

Das Zentrale Aufklärungs-Office in Wolfsburg koordiniert das konzernweite Hinweisgebersystem. Dort bearbeiten die Mitarbeiter Hinweise, die die Volkswagen AG und deren Tochtergesellschaften ohne eigenes Aufklärungs-Office betreffen, sowie Hinweise mit Relevanz für den Volkswagen Konzern.

Konzernrevision, Konzernsicherheit und Group Legal unterstützen bei der operativen Falluntersuchung. Das Aufklärungs-Office beauftragt im Einzelfall auch unabhängige Dritte mit Untersuchungen, etwa Rechtsanwaltskanzleien oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften. Dies kann besonders dann vorkommen, wenn Hinweise Vorstandsmitglieder betreffen oder Fälle außergewöhnlich komplex sind – insbesondere mit unmittelbar drohenden rechtlichen Folgen für die Volkswagen AG (zum Beispiel bei besonders schwerwiegenden Korruptionssachverhalten oder möglichen Verstößen gegen das Kartell- und Wettbewerbsrecht).

Die AUDI AG, die Porsche AG und die TRATON SE betreiben für sich und ihre Tochtergesellschaften eigene Aufklärungs-Offices. Zudem existiert ein eigenes Regionales Aufklärungs-Office bei der Volkswagen (China) Investment Company Ltd. Es bearbeitet Hinweise, die chinesische Tochtergesellschaften der Volkswagen AG betreffen. Die Zusammenarbeit der Aufklärungs-Offices und die einheitliche Bearbeitung von Hinweisen wird zentral in Wolfsburg überwacht und koordiniert.

Ein IT-System, interne Kontrollen sowie das Mehr-Augen-Prinzip unterstützen die Mitarbeiter beim Bearbeiten der Verdachtsmeldungen. Kennzahlen zum Hinweisgebersystem werden regelmäßig an den Vorstand und den Aufsichtsrat berichtet. Auch die Belegschaft wird regelmäßig über das Hinweisgebersystem informiert. Zudem thematisieren zahlreiche Compliance-Trainings Aufgabe und Funktionsweise des Hinweisgebersystems. Mitarbeiter, die wegen ihrer Tätigkeit häufig mit schweren Regelverstößen in Kontakt kommen können, erhalten ein vertiefendes Training. Dazu gehören zum Beispiel Beschäftigte in Revision, Sicherheit, Personalwesen, Rechtswesen oder Compliance.

Der Volkswagen Konzern sichert allen Hinweisgebern und Personen, die die Hinweisgeber beziehungsweise die Untersuchungen unterstützen, Schutz vor möglichen Repressalien zu, die sie aufgrund ihrer Meldung und ihrer Bemühungen zur Aufklärung von Verstößen erfahren könnten. Dies ist in der weltweit gültigen Konzernrichtlinie 3 verankert und im CoC beschrieben. Der Volkswagen Konzern berücksichtigt durch die in der Konzernrichtlinie enthaltenen Bestimmungen die Vorgaben internationaler Gesetze zum Hinweisgeberschutz, beispielsweise die EU-Direktive zum Hinweisgeberschutz und die entsprechenden Umsetzungsgesetze sowie das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz. Zur Vorbereitung auf das Inkrafttreten dieser neuen Regelungen hat das Zentrale Aufklärungs-Office eine Informationskampagne durchgeführt, um die relevanten Konzerngesellschaften zu sensibilisieren. Verstöße gegen das Benachteiligungsverbot werden als schwerer Regelverstoß behandelt.

Im Rahmen des digitalen Workshop-Formats „ComplianceXChange“ tauscht sich das Team des Hinweisgebersystems halbjährlich mit Fachexperten anderer DAX-Unternehmen aus, um Erfahrungen zu teilen und aktuelle Sachverhalte zu diskutieren.

Verdachtsfälle und Regelverstöße im Berichtsjahr

Im Jahr 2022 haben die Aufklärungs-Offices 3.073 Hinweisein-gänge registriert (2021: 3.219). Davon wurden circa 24% anonym, aber mit Kontaktmöglichkeit des Hinweisgebers abgegeben, circa 9% anonym ohne Kontaktmöglichkeit. In 754 Fällen hat das Zentrale Aufklärungs-Office einen Anfangsverdacht für Regelverstöße gegen den CoC angenommen; vielfach zeitgleich auch gegen Gesetze und/oder spezifische interne Regelungen, sodass eine interne Untersuchung eingeleitet wurde. Davon entfielen 187 Fälle auf potenziell schwere Regelverstöße.

Hiervon haben die Aufklärungs-Offices im Berichtsjahr einzelne Verdachtsfälle im Zusammenhang mit Schweren Verstößen gegen Regeln zur Vermeidung von Korruption untersucht. In sechs Fällen ergaben sich daraus erhebliche Sanktionen wie Abmahnungen beziehungsweise Trennungen. Dem lagen in fünf Fällen Verstöße gegen Regelungen zur Vermeidung von Interessenkonflikten und in einem Fall ein Verstoß gegen Beschaffungsrichtlinien zugrunde. Fünf Untersuchungen wurden wegen Verdachts auf Schwere Regelverstöße in Bezug auf das Kartell- oder Wettbewerbsrecht abgeschlossen. In keinem dieser Fälle konnte ein Schwerer Verstoß gegen das Kartell- oder Wettbewerbsrecht festgestellt werden.

Ein unabhängiger externer Prüfer untersucht regelmäßig die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des Hinweisgebersystems. Die Prüfung erfolgt derzeit jährlich. Über das Ergebnis und mögliche Verbesserungsvorschläge erhalten der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats, der Konzernvorstand und die Vorstände betroffener Gesellschaften Auskunft. Die vergangene Prüfung hat ergeben, dass die Prozesse des Hinweisgebersystems geeignet sind, Hinweise effizient und effektiv zu bearbeiten. Im Berichtsjahr waren die Aufklärungs-Offices von AUDI AG, Traton SE, Porsche AG und Volkswagen AG Gegenstand der Prüfung.

KENNZAHLEN INTEGRITÄT

Kennzahl	Einheit	2022	2021	Hinweise und Kommentare
T4I				
T4I-Roll-out in kontrollierten Gesellschaften	Anzahl	784	707	seit Beginn des Programms
Zustimmungsquote aus T4I-Wahrnehmungs-workshops	in %	87,8	82,7	Definition Seite 96
Infopoint				
bearbeitete Anfragen an den Infopoint Compliance	Anzahl	1.517	1.335	Volkswagen AG
Veränderung der bearbeiteten Anfragen an den Infopoint Compliance	in %	14	-10	
Code of Conduct				
Beschäftigte in der Volkswagen AG, die über eine gültige Qualifizierung zum Code of Conduct verfügen	Anzahl	48.311	48.017	web-based Training; Definition des Scopes Seite 100
Anteil an der zu qualifizierenden Belegschaft in der Volkswagen AG	in %	98,4	98,2	web-based Training; Definition des Scopes Seite 100
Antikorruption				
Beschäftigte in der Volkswagen AG, die eine gültige Qualifizierung zum Thema Antikorruption aufweisen	Anzahl	45.808	36.565	web-based Training; Definition des Scopes Seite 100
Anteil der zum Thema Antikorruption zu qualifizierenden Belegschaft in der Volkswagen AG	in %	93,0	74,8	web-based Training; Definition des Scopes Seite 100
Hinweiseingänge				
Hinweiseingänge	Anzahl	3.073	3.219	in allen Aufklärungs-Offices
davon anonym und ohne Kontaktmöglichkeit	in %	9	10	
BPDD-Prüfungen	Anzahl	> 4.300	> 8.600	bei Geschäftspartnern in Vertrieb und Beschaffung (Lieferanten)
Regelkultur				
Regeleinhaltung, Fehlerkultur und integriertes Verhalten		86,6	86,3	

LIEFERKETTE UND MENSCHENRECHTE



MENSCHENRECHTE WIRKSAM SCHÜTZEN

Der Volkswagen Konzern verfolgt die Vision, nachhaltige Mobilität für kommende Generationen zu ermöglichen. Dazu gehört, unserer rechtlichen, sozialen und ökologischen Verantwortung nicht nur im eigenen Konzern, sondern auch in unseren Lieferketten gerecht zu werden. Im Jahr 2022 hat der Volkswagen Konzern das Fokusthema „Lieferketten und Menschenrechte“ erneut in den maßgeblichen Konzerninitiativen verankert.

VERANTWORTUNG IN UNSEREM UNTERNEHMEN

Zum 1. August 2022 hat der Konzernvorstand die Funktion eines Beauftragten für menschenrechtsbezogene Themen innerhalb des Konzerns eingerichtet. Dieser berichtet an das für Integrität und Recht zuständige Vorstandsmitglied des Konzerns und wird unabhängig überwachen, ob die menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten im Konzern eingehalten werden. Dazu zählt die Aufsicht über das Risikomanagement hinsichtlich menschenrechts- und umweltbezogener Risiken, die Präventionsmaßnahmen, das Beschwerdemanagement, die Abhilfemaßnahmen in den Fachbereichen und in der Compliance. Auch die vom Lieferkettensorgfaltspflichten-gesetz vorgeschriebene Grundsatzerklärung des Konzernvorstands bereitet dieser vor. Darüber hinaus verantwortet der Menschenrechtsbeauftragte die externen und internen Berichtspflichten und den Dialog mit Interessengruppen sowie das Stakeholder-Management. Der Menschenrechtsbeauftragte ist erster Ansprechpartner für alle menschenrechtsbezogenen Belange seitens Behörden, Politik und Gesellschaft.

Handeln auf Basis fester Werte und Prinzipien

Die Arbeit in den Fabriken und Vertriebsgesellschaften des Konzerns basiert weltweit auf festen Prinzipien, wie zum Beispiel der Achtung von Minderheiten und der Einhaltung von Arbeitsstandards. Wir bewerten kontinuierlich Sozial- und Arbeitsstandards sowie das menschenrechtliche Risiko in den Ländern, in denen wir aktiv sind. Grundlage sind die öffentlich zugänglichen Berichte der Vereinten Nationen sowie spezifische Analysen und Indizes. Der Volkswagen Konzern respektiert internationale Richtlinien und Konventionen, dazu zählen insbesondere:

- die allgemeine Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen, die im Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte und im Internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte festgeschrieben ist,
- die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO),
- die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte,
- die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und
- die Prinzipien des UN Global Compact.

Die oben aufgeführten internationalen Rahmenwerke sind zudem als Arbeitsschwerpunkte festgelegt. Diese „Salient Business and Human Rights Issues“ beziehen sich auf:

Arbeitsrechte

- Vereinigungsfreiheit und das Recht auf Kollektivverhandlungen
- keine Zwangsarbeit
- keine Kinderarbeit
- gute Arbeitsbedingungen

Sicherheit

- keine Mitwirkung an jeglichen rechtswidrigen Handlungen
- Gewährleistung der Sicherheit von Personen

Toleranz

- Toleranz gegenüber unterschiedlichen weltanschaulichen und religiösen Meinungen und deren respektvoller Äußerung
- keine Diskriminierung
- Vielfalt und Schutz benachteiligter, insbesondere indigener Gruppen

In den letzten Jahren zeichnet sich in führenden Wirtschaftsnationen die Entwicklung ab, das Themenfeld Wirtschaft und Menschenrechte auch in nationalen Gesetzen zu regeln. Der Volkswagen Konzern unterstützt einen verbindlichen Rechtsrahmen, der Unternehmen und ihre Lieferanten auf die Wahrung von Menschenrechten verpflichtet. Zudem begrüßen wir die Gesetzesinitiativen der EU, wie die Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD), insbesondere die damit verbundenen gleichen und fairen Wettbewerbsbedingungen auf internationaler Ebene.

Code of Conduct und Konzernrichtlinien als Handlungsrahmen

Der Volkswagen Konzern hat das Themenfeld Wirtschaft und Menschenrechte und dessen Bedeutung für die Lieferkette in Prozessen und Richtlinien verankert, die für alle Beschäftigten des Konzerns weltweit gelten. Die Erwartungen an die Mitarbeiter und das konzernweite Verständnis der Wahrung universeller Menschenrechte sind in unserem Code of Conduct festgeschrieben: Wir achten, schützen und fördern weltweit die geltenden Vorschriften zum Schutz der Menschenrechte als fundamentale und allgemeingültige Vorgaben. Wir lehnen jegliche Nutzung von Kinder-, Zwangs- und Pflichtarbeit sowie jegliche Form von moderner Sklaverei und Menschenhandel ab.

Über unsere Konzernrichtlinien verankern wir das Themenfeld Wirtschaft und Menschenrechte sowohl in unseren Governance Funktionen, aber auch bei der Durchführung von Standort-Projekten. Zudem ist das Thema auch bei Standortentscheidungen und Mergers & Acquisitions-Projekten prozessual verankert.

Zudem haben Unternehmen und Arbeitnehmervertretung die „Erklärung des Volkswagen Konzerns zu sozialen Rechten, industriellen Beziehungen und zu Wirtschaft & Menschenrechten“, die Sozialcharta, unterzeichnet.

 > Menschen in der Transformation

 > www.volkswagenag.com > Nachhaltigkeit > Strategie, Policy & Engagement > Policy > Sozialcharta

Diese Erklärung bildet die verbindliche Grundlage für die sozialen und industriellen Beziehungen im Volkswagen Konzern. Sie dient ebenfalls als Maßgabe für die Gestaltung der Beziehungen zu Lieferanten und weiteren Geschäftspartnern. Die konkreten Erwartungen, die sich aus dieser Erklärung an Lieferanten ergeben, sind im Code of Conduct für Geschäftspartner festgelegt. Dieser ist von allen Lieferanten vor Beginn des Geschäftsverhältnisses anzuerkennen.

Die permanente Belegschaft der kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns wird im Rahmen der verpflichtenden Code-of-Conduct-Qualifizierung sensibilisiert. Weiterführende Informationen zu den Umsetzungsquoten beim Code-of-Conduct-Training befinden sich im Kapitel Integrität.

 > Integrität

Engagierter Dialog mit unseren Stakeholdern

Wir kommunizieren über verschiedene Kanäle zum Themenfeld Lieferkette und Menschenrechte an unsere Belegschaft. Dazu gehören Artikel in internen Medien und Newslettern ebenso wie interne Dialog- und Q&A-Veranstaltungen. Denn es ist uns wichtig, dass unsere Mitarbeiter Informationen direkt aus erster Hand bekommen. Gegenüber der Öffentlichkeit und externen Stakeholdern positionieren wir uns über Interviews mit Top-Managern, in Medienbeiträgen und über unsere digitalen Kanäle.

Unseres Erachtens braucht es in der Abgrenzung zwischen der staatlichen Schutzpflicht für Menschenrechte und der unternehmerischen Menschenrechtsverantwortung einen kontinuierlichen Dialog zwischen den Beteiligten über Grundsätze und Umsetzungsfragen. Für Unternehmen ist es oft herausfordernd, konkrete und objektive Informationen zu erhalten, die eine umfassende Einschätzung menschenrechtsrelevanter Situationen ermöglichen. Um weitere Fortschritte zu erreichen, suchen wir zudem die Kooperation mit internationalen Organisationen. So stehen wir kontinuierlich im schriftlichen sowie persönlichen Dialog mit NGOs und Menschenrechtsinstitutionen.

 > Stakeholder-Management

Auch institutionelle Investoren und Investmentbanken suchen mit uns den Dialog zum Themenfeld Wirtschaft und Menschenrechte. Unseren Standpunkt, auch zu kontrovers diskutierten Aspekten, veröffentlichen wir unter anderem auf der Website der Investor Relations des Volkswagen Konzerns.

 > www.volkswagenag.com > Investor Relations > Corporate Governance > ESG Controversies

Volkswagen lehnt jegliche Form von Zwangsarbeit in den Betrieben des Konzerns überall auf der Welt strikt ab. Wir haben keine Anhaltspunkte dafür, dass in der Lieferkette oder in einer unserer Produktionsstätten Zwangsarbeit eingesetzt wird.

 > www.volkswagenag.com > Stellungnahme des Volkswagen Konzerns zum MSCI ESG Controversies Report

Compliance-Managementsystem für Menschenrechte

Wir haben das Themenfeld Wirtschaft und Menschenrechte nachhaltig in unser etabliertes Compliance-Managementsystem des Konzerns integriert. Alle aktiven kontrollierten Konzerngesellschaften mit eigenen Mitarbeitern nehmen am standardisierten internen Compliance-Risikomanagement-Prozess teil. Bei nicht kontrollierten Gesellschaften (mit chinesischen Joint Ventures) erfolgt eine Einzelbetrachtung in Bezug auf das gesamte Compliance-Managementsystem (ggf. inklusive Menschenrechte) in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Gesellschaften über unsere internen Ansprechpartner. Dabei sind wir auf die Kooperation dieser Gesellschaften angewiesen.

Group Compliance hat für weltweit 805 Gesellschaften Risikobewertungen für den Bereich Menschenrechte durchgeführt und abgeschlossen. Damit wurden 100% unserer kontrollierten Gesellschaften im Compliance Scope in insgesamt 82 Ländern überprüft. In diese Risikoanalyse fließen die Ergebnisse und Risikobewertungen des Vorjahres mit ein. Im Berichtsjahr selbst wurden 51 Risikobewertungen von denjenigen Gesellschaften aus 18 Ländern durchgeführt, die neu in den Compliance Scope aufgenommen wurden.

Mit dieser Analyse haben wir die menschenrechtliche Risikosituation unserer Geschäftseinheiten bewertet und können sie den Kategorien niedrig, mittel und hoch zuordnen. Im Anschluss erhielten diese Gesellschaften risikospezifische Maßnahmen. Die Maßnahmen sind für alle Gesellschaften im Scope auf Basis ihres Risikoprofils verpflichtend umzusetzen. Der Umsetzungsstand der Maßnahmen wird von Konzernseite laufend überwacht.

Im Berichtsjahr wurden Anpassungen am Compliance-Risikomanagement-Prozess vorbereitet, um die Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG), welches am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist, vollumfänglich einzuhalten. Diese Anpassungen kommen 2023 zur Anwendung.

VERANTWORTUNG IN UNSERER LIEFERKETTE

Die Lieferkette des Volkswagen Konzerns ist aufgrund der Vielfalt seiner Produkte hochkomplex, global weit verzweigt und einem stetigen Wandel unterworfen. Sie umfasst weltweit mehr als 59.000 Lieferantenstandorte¹ in über 90 Ländern. Dabei haben unsere Aktivitäten potenziell negative Auswirkungen auf unsere Umwelt und auf die Menschen in unserer Lieferkette. Gleichzeitig bieten sich aufgrund unserer Größe und Stellung im Markt auch Möglichkeiten, ökologische und soziale Verbesserungen in den Ländern unserer Lieferanten zu erreichen.

¹ Methodikänderung: Alle in diesem Kapitel berichteten, lieferantenbasierten Kennzahlen berücksichtigen nur direkte Lieferanten mit Umsatz im Jahr 2022.

Unser Ziel ist es, Lieferketten verantwortungsvoll zu gestalten. Die operative Steuerung von Nachhaltigkeitsthemen in unseren Lieferketten erfolgt über die Abteilung Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit. Um aktuelle Entwicklungen und langfristige Herausforderungen in den einzelnen Ländern zu identifizieren, setzen wir außerdem auf den Austausch zwischen unseren Marken und Regionen durch das Beschaffungsnetzwerk Nachhaltigkeit, in dem mehr als 70 Experten von fünf Kontinenten zusammenarbeiten.

Nachhaltigkeit als Bestandteil der Beschaffungsstrategie

Mit unserer neuen Beschaffungsstrategie, welche im Berichtsjahr sukzessiv die „Strategie 2025+“ ablöste, haben wir ein bereichsübergreifendes, umfangreiches Strategieprogramm gestartet. Das Programm umfasst fünf Säulen: Neben dem kurzfristigen Kostenziel verfolgen wir das Ziel, unsere Versorgungssituation zu verbessern, die Qualität zu steigern sowie Innovationskraft und Nachhaltigkeit zu stärken.

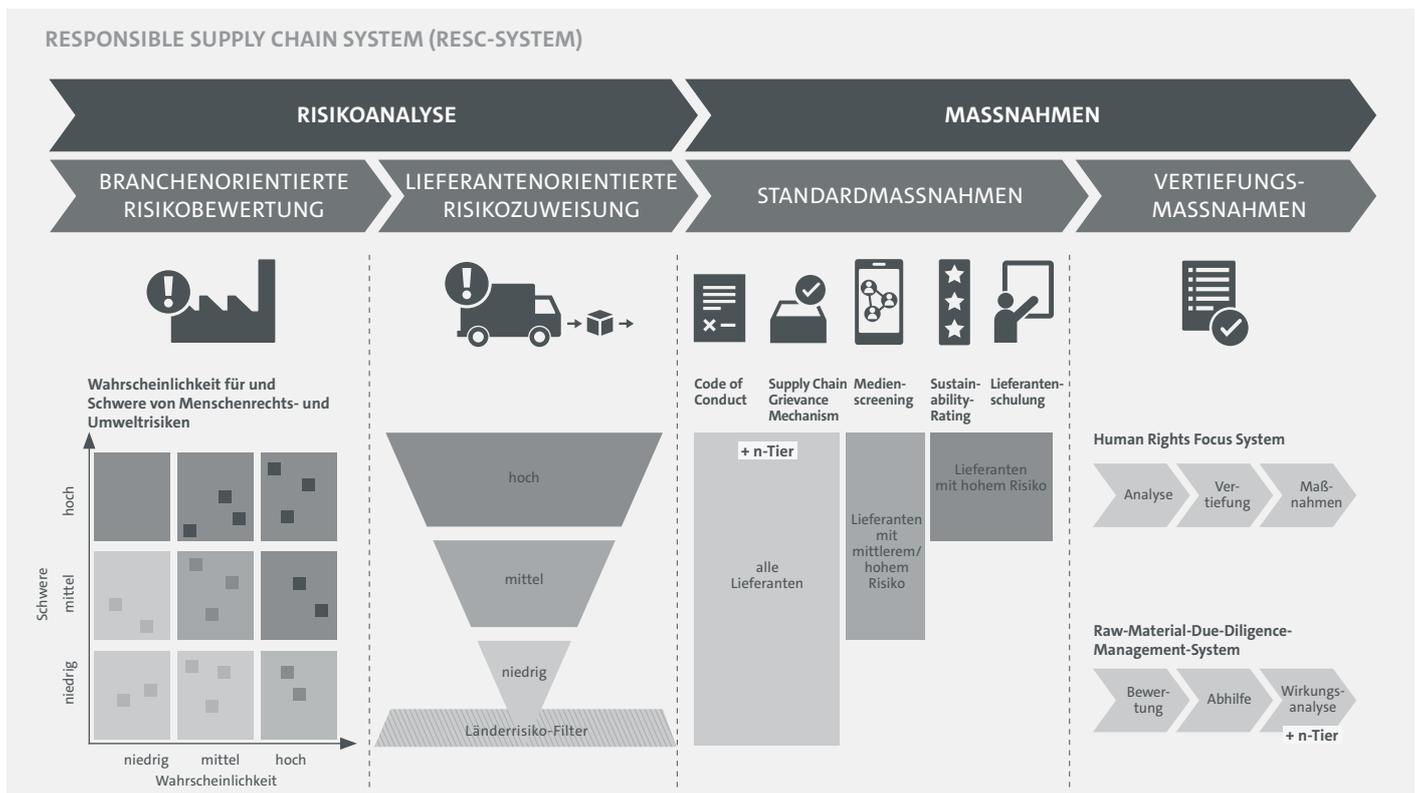
Innerhalb der Programmsäule Nachhaltigkeit bilden die Themen „Kreislaufwirtschaft & Klimaneutralität“, „Fairness & Gleichberechtigung“ sowie „Globale Steuerung“ Schwerpunkte. Das erste Fokusthema umfasst Initiativen und Projekte rund um die Themen Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft und Ressourceneffizienz sowie Biodiversität. Im Themenbereich „Fairness & Gleichberechtigung“ widmen wir uns unter anderem Aspekten wie Human-Rights-Due-Diligence, verantwortungsvolle Beschaffung von Rohmaterialien sowie Vielfalt und Inklusion bei unseren Lieferanten. Im Fokusthema „Globale Steuerung“ stehen Transparenz, Risiko-Monitoring, Performance und Impact, Prozessintegration und Steuerung sowie Zusammenarbeit und Reporting im Mittelpunkt.

Managementansatz neu definiert

Im Berichtsjahr haben wir außerdem unseren Managementansatz in der Beschaffung angepasst, um die Vorgaben des neuen Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes zu erfüllen, das am 1. Januar 2023 in Kraft getreten ist. Der bisherige Ansatz „Prevent, Detect, React“ wurde durch das Responsible Supply Chain System (ReSC-System) ersetzt.

Der neue Ansatz hat das Ziel, aufbauend auf einer systematischen Risikoanalyse, menschenrechtliche, soziale oder ökologische Risiken entlang der Lieferkette des Volkswagen Konzerns zu vermeiden beziehungsweise zu minimieren. Er soll außerdem helfen, Verstöße abzustellen und die Nachhaltigkeitsleistung der Lieferanten kontinuierlich zu verbessern. Das ReSC-System beinhaltet die folgenden, aufeinander aufbauenden Elemente:

- **Risikoanalyse:** Eine regelmäßige Risikoanalyse dient dazu, Risiken in der Lieferkette des Volkswagen Konzerns vorausschauend zu identifizieren. Die Analyse erfolgt auf Basis der Geschäftsmodelle des Lieferanten und berücksichtigt externe sowie interne Daten zu Menschenrechts- und Umweltrisiken. Basierend auf der Bewertung der Risiken bekommt jeder Lieferant ein geringes, mittleres oder hohes Nachhaltigkeitsrisiko zugeordnet. Für Lieferanten mit einem geringen Nachhaltigkeitsrisiko wird zusätzlich ein Länderrisikoscore herangezogen. Liegt ein erhöhtes Länderrisiko für den Lieferanten vor, so wird er in den mittleren Risikobereich hochgestuft. Die Aktualisierung der Risikoanalyse erfolgt einmal jährlich und/oder anlassbezogen durch die Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit in Abstimmung mit relevanten Obergesellschaften des Volkswagen Konzerns.



- **Standardmaßnahmen:** Zu diesen proaktiven wie reaktiven Maßnahmen gehören der Code of Conduct für Geschäftspartner, der Supply Chain Grievance Mechanism, Medienscreenings, das Sustainability-Rating sowie die Qualifizierung von Lieferanten und Mitarbeitern.
- **Vertiefungsmaßnahmen:** Diese umfassen das Human Rights Focus System in der Lieferkette, das Raw-Material-Due-Diligence-Management-System und die Zusammenarbeit mit externen Partnern zur Weiterentwicklung des Konzepts Nachhaltigkeit in der Lieferkette.

Die Umsetzung des Managementansatzes ist verbindlich und für die Marken sowie für kontrollierte Gesellschaften des Konzerns in entsprechenden Richtlinien verankert. Der Volkswagen Konzern ermittelt die Nachhaltigkeitsrisiken, die sich durch seine Geschäftsbeziehungen ergeben können. Die Prozesse zur Risikoanalyse stellen den ersten Schritt unseres ReSC-Systems dar. Basierend auf den ermittelten Risiken wird den Lieferanten in den jeweiligen Geschäftsmodellen und Ländern ein Maßnahmenpaket zur Prävention und Mitigation von Risiken zugeordnet.

STANDARDMASSNAHMEN: FUNDAMENT UNSERES RESC-SYSTEMS

Code of Conduct für Geschäftspartner

Kernelement unseres Lieferantenmanagements sind die „Anforderungen des Volkswagen Konzerns zur Nachhaltigkeit in den Beziehungen zu Geschäftspartnern“ – der Code of Conduct für Geschäftspartner. Dort sind unsere Erwartungen an das Verhalten von Geschäftspartnern in Bezug auf zentrale Menschenrechts-, Umwelt-, Sozial- und Compliance-Standards festgehalten. Die Vorgaben basieren unter anderem auf den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und den einschlägigen Konventionen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO). Grundlage des Code of Conduct sind jedoch nicht nur internationale Standards, sondern auch Ziele, Regeln und Richtlinien des Volkswagen Konzerns.

Vor Abgabe eines Angebots müssen unsere Lieferanten bestätigen, dass sie die Nachhaltigkeitsanforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner akzeptieren. Diese Zustimmung müssen sie nach dem Ablauf einer Frist von zwölf Monaten bei erneuter Angebotsabgabe aktualisieren. Wir fordern zudem unsere direkten Lieferanten dazu auf, unsere im Code of Conduct für Geschäftspartner formulierten Anforderungen entlang der Lieferkette weiterzugeben. 2022 wurde der Code of Conduct überarbeitet und um Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes ergänzt. Zusätzlich zum Code of Conduct für Geschäftspartner gibt es weitere produktspezifische Anforderungen an Lieferanten. Diese sind in Lastenheften festgehalten und schreiben vor, auf welche Art und Weise bestimmte Produkte hergestellt werden müssen. Zu den Vorgaben gehört etwa, bei Batteriezellen eine vollständige Offenlegung der Kobaltlieferkette zu erreichen. Auch diese Anforderungen sind für die betreffenden Lieferanten verbindlich.

Supply Chain Grievance Mechanism

Der Supply Chain Grievance Mechanism dient der Bearbeitung von Hinweisen auf menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken sowie auf Verstöße gegen menschenrechtsbezogene oder umweltbezogene Pflichten durch unmittelbare und mittelbare Lieferanten des Volkswagen Konzerns.

Der Mechanismus ist über die Kanäle des Hinweisgebersystems des Volkswagen Konzerns zugänglich und für sämtliche potenziell betroffene Stakeholder offen – etwa Mitarbeiter von Zulieferern, zivilgesellschaftliche Akteure oder Vertreter von Gemeinden in unmittelbarer Nähe unserer Produktionsstandorte. Die Bearbeitung der Fälle ist in einem verbindlichen Handbuch einheitlich beschrieben, wird vom Konzern gesteuert und gemeinsam mit den Marken und Regionen des Volkswagen Konzerns bearbeitet. Identifizierte Verstöße werden nach ihrer Schwere kategorisiert, um eine adäquate Bearbeitung zu gewährleisten. Je nach Kategorisierung des Verstoßes werden daraufhin entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Bei schweren Verstößen ist eine vorübergehende Sperrung von Lieferanten für neue Vergaben oder auch die Beendigung der Geschäftsbeziehung möglich.

Medienscreening

Es findet ein kontinuierliches und risikobasiertes Medienscreening von relevanten Lieferanten² über ein IT-Tool durch die Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit statt. Werden mit dem IT-Tool Anhaltspunkte auf mögliche Verstöße gegen unseren Code of Conduct für Geschäftspartner identifiziert, werden diese geprüft und, sofern erforderlich, im Supply Chain Grievance Mechanism bearbeitet.

Sustainability-Rating

Als eine zentrale Maßnahme wurde 2019 ein Sustainability-Rating (S-Rating) für alle relevanten Gesellschaften und Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko eingeführt. Im S-Rating wird die Nachhaltigkeitsperformance von relevanten Lieferanten³ geprüft und Möglichkeiten zur kontinuierlichen Verbesserung werden aufgezeigt. Es bewertet die ökologische Leistung der Lieferanten sowie deren soziale Nachhaltigkeit und Integrität. Das S-Rating ist unmittelbar vergaberelevant: Erfüllt ein Lieferant unsere Anforderungen zur Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards nicht, so ist er in der Regel nicht vergabefähig. Somit besteht ein direkter Anreiz für Lieferanten, ihre Nachhaltigkeitsperformance zu verbessern.

SUSTAINABILITY-RATING

Das S-Rating ist ein konzernerweitliches Instrument, mit dem die Nachhaltigkeitsperformance relevanter Lieferanten³ in den Bereichen Umwelt, Soziales und Integrität geprüft wird und Risiken abgeschwächt werden sollen. Es ist unmittelbar vergaberelevant.

² Die Relevanz eines Lieferanten für das Medienscreening ergibt sich unter anderem durch das Beschaffungsvolumen oder die Risikoexposition, die aus der Art des Produktes oder der Dienstleistung abgeleitet wird.
³ Die Relevanz eines Lieferanten für das S-Rating ergibt sich unter anderem durch die Unternehmensgröße oder die Risikoexposition, die aus der Art des Produktes oder der Dienstleistung abgeleitet wird.

Die Überprüfung im Rahmen des S-Ratings erfolgt über einen mehrstufigen Prozess. In einem initialen Schritt wird aus einer Kombination aus einem Länderrisiko und den Unternehmensprozessen sowie -richtlinien des Lieferanten eine Risikoexposition ermittelt. Darüber hinaus werden im Rahmen von punktuellen Vor-Ort-Checks die Nachhaltigkeitsleistungen der Unternehmen überprüft.

Für die Ermittlung des Länderrisikos wird auf Daten eines spezialisierten Dienstleisters zurückgegriffen. Die Überprüfung unserer Anforderungen an die Unternehmensprozesse und Richtlinien der Lieferanten erfolgt über einen standardisierten Fragebogen zur Selbsteinschätzung. Den Fragenbogen „Self-Assessment-Questionnaire“ (SAQ) haben wir gemeinsam mit anderen Automobilkonzernen in der bei CSR Europe angesiedelten Arbeitsgruppe DRIVE Sustainability entwickelt. Der SAQ wurde im Rahmen der Vorbereitung auf das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz um relevante Themen ergänzt. Die Angaben und Dokumente im SAQ werden von einem Dienstleister über eine zentrale Plattform überprüft und validiert: Wenn ein Lieferant angibt, über entsprechende Prozesse und Richtlinien zu verfügen, so hat er dies über Dokumente nachzuweisen. Jeder Lieferant, für den das S-Rating Anwendung findet, muss die im Fragebogen verankerten Anforderungen in den Bereichen Unternehmensführung, Umwelt, Soziales, Menschenrechte, Compliance und Lieferantenmanagement erfüllen. Seit diesem Berichtsjahr gelten ausgewählte Fragen im SAQ verpflichtend als Mindestanforderungen für alle Lieferanten ab einer Standortgröße von zehn Mitarbeitern. Zudem ist seit diesem Jahr ein Nachweis über ein zertifiziertes und/oder validiertes Umweltmanagementsystem für alle Lieferanten mit Produktionsstandort und Standortgröße ab 100 Mitarbeitern Pflicht. Lieferanten im Scope ohne bereits vorliegendes Umweltmanagementzertifikat können in einer Übergangsphase ein Commitment-Letter einreichen, welches eine abgeschlossene Zertifizierung zeitnah zusichert. Ohne die Erfüllung der Mindestanforderungen ist ein Lieferant nicht vergabefähig.

Zusätzlich werden Lieferanten, die wir aufgrund ihrer Geschäftstätigkeit und Region mit einem erhöhten Korruptionsrisiko identifiziert haben, einer vertieften Korruptionsrisikoprüfung unterzogen. Dieser Prozess heißt Business Partner Due Diligence (BPDD) und findet vor einer Vergabeentscheidung statt. Zudem werden im Anschluss alle relevanten Geschäftspartner kontinuierlich durch ein Risiko- und Newsscreening auf veränderte Rahmenbedingungen geprüft. Im Berichtsjahr fanden 487 Business-Partner-Due-Diligence-Prüfungen statt.

Wir arbeiten zudem kontinuierlich an der Vermeidung von Doppelungen bei der Auditierung und für eine breitere Abdeckung der Lieferkette gemeinsam mit Original Equipment Manufacturer (OEM) und Zulieferern in einer Arbeitsgruppe des Verbands der Automobilindustrie (VDA) an einem gemeinsamen Standard für Vor-Ort-Checks. Zu diesem Zweck haben große Volkswagen Konzerngesellschaften mit elf weiteren Partnern 2021 die Responsible Supply Chain Initiative e. V. gegründet, die im Berichtsjahr weiter gewachsen ist. 2022 wurden in diesem Rahmen erste Pilotprojekte zum Vor-Ort-Check-Standard durchgeführt.

Nachhaltigkeitstrainings für Mitarbeiter und Lieferanten

Die systematische Weiterbildung unserer Mitarbeiter und Lieferanten ist ein zentraler Baustein unserer Strategie und essenziell für die Verbesserung der Nachhaltigkeit in der Lieferkette.

Für alle Mitarbeiter der Beschaffung ist das Thema Nachhaltigkeit fester Bestandteil des Kompetenzprofils. Insgesamt wurde 2022 das Trainingsangebot zur Nachhaltigkeit für die Beschaffung weltweit über 2.000 Mal wahrgenommen. Wir richten unsere Qualifizierungsmaßnahmen weiterhin auch auf bestimmte Zielgruppen aus. So wurden für Einkäufer von Bauteilen mit erhöhten Nachhaltigkeitsrisiken ein gesondertes Format und eine intensive Schulung durchgeführt. Bereits seit 2017 schulen wir unsere Einkäufer zu den speziellen Herausforderungen in Batterielieferketten.

2022 wurden weltweit
über **2.900**
Lieferanten zu Nachhaltigkeit
geschult.

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 Berichtszeitraum wurden über 2.900 Lieferanten entsprechend geschult. Darin enthalten sind 245 Lieferanten, welche das Online-Training und E-Learning-Angebot der Initiative Drive Sustainability wahrgenommen haben.⁴ Seit 2020 steht ein freiwilliges, vertieftes Menschenrechtstraining für Lieferanten zur Verfügung, das auch 2022 wieder durchgeführt wurde.

Zusätzlich zu den Schulungen stellen wir den aktuellen Lieferanten ein E-Learning-Modul Nachhaltigkeit in neun Sprachen zur Verfügung.

VERTIEFUNGSMASSNAHMEN: WEITERGEHENDE ELEMENTE UNSERES RESC-SYSTEMS

Human Rights Focus System

Im Rahmen unseres nachhaltigen Lieferantenmanagements engagieren wir uns auch für den Schutz derjenigen Gruppen, die entlang unserer Lieferkette einem hohen Risiko potenzieller Menschenrechtsverletzungen ausgesetzt sein können. Um den internationalen Rahmenwerken und Anforderungen sowie insbesondere dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz zu entsprechen, haben wir 2022 ein Human Rights Focus System (HRFS) implementiert. Das System hat zum Ziel, besonders hohe Risiken in unserer Lieferkette im Zusammenhang mit Menschenrechtsverletzungen sowie Umwelt zu erkennen und angemessen zu adressieren. Dazu werteten wir im Berichtsjahr aggregierte Daten aus unserem Supply Chain Grievance Mechanism, den Vor-Ort-Checks sowie Informationen aus Studien, NGO-Berichterstattungen und Stakeholdergesprächen aus, um eine Longlist an relevanten Themen zu bestimmen. Für 2023 planen wir,

⁴ Methodikänderung: Scope-Erweiterung bei Trainings im Jahr 2022.

daraus Schwerpunktaktivitäten zu bestimmen, die dann unterjährig bearbeitet werden. Zur Bearbeitung dieser Schwerpunktthemen wird eine Maßnahmentoolbox entwickelt werden, mithilfe derer die erkannten Risiken ab 2023 mitigiert werden können.

Raw-Material-Due-Diligence-Management-System

Im Hinblick auf einen verantwortungsvollen Rohstoffbezug setzt der Volkswagen Konzern die fünf Schritte der „Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct“ der OECD und die Anforderungen der „OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas“ um. Im Jahr 2020 haben wir ein Raw-Material-Due-Diligence-Management-System implementiert, das sich an der OECD orientiert. Es dient zur Identifizierung, Bewertung und Vermeidung von tatsächlichen sowie potenziellen Menschenrechtsrisiken in unseren vorgelagerten Rohstofflieferketten und umfasst derzeit 16 besonders risikobehaftete Rohstoffe. Dazu zählen die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und Graphit, die Konfliktminerale Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3TG) sowie Aluminium, Kupfer, Leder, Glimmer, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle und die seltenen Erden.⁵

Mit diesem risikobasierten Ansatz priorisieren wir unsere Aktivitäten anhand der Schwere und Wahrscheinlichkeit der Rechtsverletzung sowie des Einflussvermögens des Unternehmens. Zudem nutzen wir systematisch unsere Konzernstruktur für die Entwicklung und Umsetzung spezifischer Präventions- und Abhilfemaßnahmen, deren Wirksamkeit wir überprüfen. Im Rahmen des Managementsystems wurden neue Berichtsstrukturen und Toolkits entwickelt sowie bestehende Instrumente wie der Supply Chain Grievance Mechanism integriert. In Abhängigkeit von den Ergebnissen des Due-Diligence-Prozesses werden die Maßnahmen fortlaufend angepasst und verbessert.

Über die Wahrnehmung seiner menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten in der Rohstofflieferkette einschließlich der Berichterstattung zu Status, Fortschritt und Zielen des Raw-Material-Due-Diligence-Management-Systems informiert der Volkswagen Konzern seit 2021 auch in einem jährlichen „Responsible Raw Materials Report“. Dort sind auch die spezifischen Aktivitäten und Maßnahmen zu den 16 besonders risikobehafteten Rohstoffen aufgeführt.

 > www.volkswagenag.com > Nachhaltigkeit > Reporting & ESG-Performance > Berichte

Eine wichtige Voraussetzung zur Identifizierung, Vorbeugung und Minderung menschenrechtlicher Risiken in der vorgelagerten Lieferkette ist die Erhöhung der Transparenz. Dafür arbeitet der Volkswagen Konzern im Rahmen des Raw-Material-Due-Diligence-Management-Systems eng mit seinen direkten Lieferanten und Geschäftspartnern zusammen.

Dabei kooperieren wir unter anderem mit Dienstleistern, die mithilfe von künstlicher Intelligenz die umfassende Prüfung von Lieferanten ermöglichen. Hier werden uns durch permanentes Monitoring frei verfügbarer Internetquellen inklusive sozialer Medien Hinweise auf mögliche Verstöße von Lieferanten übermittelt.

Da am Anfang der Lieferkette die menschenrechtsbezogenen Risiken oft am höchsten sind und diesen hier am wirksamsten begegnet werden kann, ist eine direkte Zusammenarbeit mit Minenbetreibern hinsichtlich der Zertifizierung von Minen ein ergänzender Teil unserer Strategie. Auf diese Weise soll mittelfristig die Nachhaltigkeitsperformance der Bergwerke in unserer Lieferkette überprüft, bewertet und verbessert werden.

Zusammenarbeit mit externen Partnern und Engagement in internationalen Initiativen

Zusätzlich zur engen Zusammenarbeit mit unseren direkten und indirekten Lieferanten engagieren wir uns in Initiativen und Vor-Ort-Projekten, um menschenrechtliche Risiken in der vorgelagerten Lieferkette und über unsere vertraglichen Beziehungen hinaus zu adressieren. Diese sowohl industrieübergreifenden als auch zum Teil rohstoffspezifischen Initiativen sind in unserem „Responsible Raw Materials Report“ aufgelistet. Zu den Zielen in der Zusammenarbeit mit Partnern in der Automobilindustrie und entlang der Wertschöpfungskette gehören der Wissenstransfer, die Entwicklung von standardisierten Werkzeugen zur Risikobewertung und die Einführung von Standards für verantwortungsvolle Rohstofflieferketten in Bezug auf Menschenrechte, Umwelt und Compliance.

Im Berichtsjahr sind der Volkswagen Konzern beziehungsweise seine Marken weiteren wichtigen Initiativen beigetreten. So ist die Volkswagen AG seit Februar 2022 Mitglied in der „Initiative for Responsible Mining Assurance“ (IRMA). IRMA ist eine Multistakeholder-Allianz, die sich für hohe Standards im Bergbau einsetzt. Die IRMA-Standards umfassen den Schutz der Menschenrechte und der Rechte lokaler Gemeinschaften, den Ausschluss von Korruption, Maßnahmen zu Gesundheitsschutz, Arbeitsplatzsicherheit und Umweltschutz. Seit dem Berichtsjahr ist der Volkswagen Konzern außerdem Mitglied in der „Leather Working Group“. Porsche ist 2022 der „Responsible Mica Initiative“ beigetreten.

⁵ Das Managementsystem geht im Risiko-Scope über den Annex 2 der OECD-Leitlinie „Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas“ hinaus.

Für die Batterierohstoffe, insbesondere Kobalt, verfolgen wir das Ziel, vom Abbau in der Mine bis zur Herstellung des fertigen Produktes Transparenz in der Lieferkette herzustellen. Die Anforderung zur vollständigen Transparenz geben wir seit 2020 in unseren Verträgen verpflichtend an unsere direkten Batterielieferanten weiter. Die Überprüfung und Verifizierung der erhaltenen Daten lässt Volkswagen über Partnerfirmen durch sogenannte 2nd-Party-Lieferketten-Mapping-Audits durchführen. Im Projekt „Cobalt for Development“ in der Demokratischen Republik Kongo setzten wir uns gemeinsam mit Partnern für verbesserte Arbeits- und Lebensbedingungen der Menschen im Kleinstbergbau von Kobalt und in den umliegenden Gemeinden von Minen ein. Das Pilotprojekt zielt darauf ab, die Einhaltung von Gesetzen zu stärken, die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen sowie das soziale Wohlergehen für die Menschen vor Ort zu verbessern. Auf der Projektwebsite sind zusätzliche Informationen verfügbar.

 > Cobalt for Development (C4D)

Für den Batterierohstoff Lithium hat der Volkswagen Konzern gemeinsam mit weiteren Partnern die Initiative „Responsible Lithium Partnership“ ins Leben gerufen, die sich für einen verantwortungsvollen Umgang mit natürlichen Ressourcen und eine nachhaltige Lithiumgewinnung in der Salar de Atacama in Chile einsetzt. Dies soll durch eine Multistakeholder-Plattform erzielt werden, die alle relevanten Akteure im Salar-Wassereinzugsgebiet umfasst – von zivilgesellschaftlichen Gruppen, einschließlich indigener Gemeinschaften, über staatliche Institutionen bis hin zu lokalen Bergbauunternehmen.

Jenseits der Rohstoffaktivitäten ist weiterhin unser Engagement in der Brancheninitiative DRIVE Sustainability unter dem Dach von CSR Europe zentral. Die Entwicklung des gemeinsamen Fragebogenstandards zur Überprüfung von Nachhaltigkeitsaspekten bei Lieferanten war in dieser Hinsicht ebenso ein Meilenstein wie der gemeinsam mit anderen OEMs verfolgte Weiterbildungsansatz bei Lieferanten über Trainingsveranstaltungen in ausgewählten Ländern.

FORTSCHRITTE UND ENTWICKLUNGEN BEI UNSEREN LIEFERANTEN

Insgesamt haben bis zum Ende des Berichtszeitraums 16.029 aktive Lieferanten⁶ einen SAQ im Rahmen des S-Ratings abgeschlossen. Im Berichtsjahr wurde durch entsprechende Maßnahmen bei 6.748 Lieferanten eine Verbesserung der Nachhaltigkeitsleistung erzielt. Basierend auf dem Umsatz haben über 85 % unserer Lieferanten mit Produktionsstandort und einer Standortgröße ab 100 Mitarbeitern dokumentiert, dass sie über ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001 oder eine Validierung nach EMAS oder ein Commitment-Letter verfügen.⁷

Risikobasiert werden nach einer ersten Analyse der Lieferantendaten vertiefte Prüfungen vor Ort durchgeführt. Im Jahr 2022 wurden weltweit 252 Vor-Ort-Überprüfungen durchgeführt. Im Durchschnitt wurden sechs Verstöße gegen unsere Nachhaltigkeitsanforderungen identifiziert.⁸ Dabei sind je nach Region Unterschiede feststellbar.

Bis zum Ende des Berichtsjahres lagen 12.660 S-Ratings für Lieferanten vor, deren Auftragsvolumen einem Anteil von rund 75 % am Gesamtbeschaffungsvolumen entspricht. Von diesen Lieferanten verfügen 6.618 über ein A-Rating. 65 Lieferanten sind mit einem C bewertet und dadurch aktuell nicht vergabefähig. Ebenfalls nicht vergabefähig sind Lieferanten, die unsere Anforderungen zur Einhaltung unserer Nachhaltigkeitsstandards nicht erfüllen.

6.618
Lieferanten verfügen über ein A-Rating.

Im Berichtszeitraum wurden 145 Hinweise auf Verstöße aus dem Beschwerdemanagement Supply Chain Grievance Mechanism bearbeitet. Insgesamt wurden vier Lieferanten aufgrund von schweren Verstößen vorübergehend für neue Vergaben blockiert.

⁶ Methodikänderung: Im Jahr 2021 wurden auch aktive SAQs von Lieferanten ohne Umsatz berücksichtigt.

⁷ Methodikänderung: Scope im Vorjahr berücksichtigte Produktionsstandorte von Produktionsmaterial-Lieferanten (direktes Material). In diesem Berichtsjahr wurden zusätzlich auch die Produktionsstandorte von Allgemeinmaterial-Lieferanten (indirektes Material) berücksichtigt.

⁸ Scope: Ausgenommen Vor-Ort-Checks bei Logistikdienstleistern.

KENNZAHLEN LIEFERKETTE UND MENSCHENRECHTE¹

Kennzahl	Einheit	2022	2021	Hinweise und Kommentare
direkte Lieferanten	Anzahl	> 59.000	> 60.000	
Länder, in denen Volkswagen direkte Lieferanten hat	Anzahl	> 90	fast 100	
Experten des Beschaffungsnetzwerks Nachhaltigkeit	Anzahl	> 70	> 50	
Kontrollen zu Menschenrechten				Gap-Analyse der Gesellschaften, die neu in den Compliance Scope aufgenommen wurden
Gesellschaften, für welche eine Risikobewertung im Bereich Menschenrechte vorliegt	Anzahl	805	782	Im Berichtsjahr wurde für 51 Gesellschaften erneut oder erstmals eine Risikobewertung durchgeführt.
für Standorte zugehörige Anzahl der Länder, für welche eine Risikobewertung im Bereich Menschenrechte vorliegt	Anzahl	82	82	Im Berichtsjahr wurde für 18 für Standorte zugehörige Länder erneut oder erstmals eine Risikobewertung durchgeführt.
Training und Zertifizierung				
umsatzbasiert direkte Lieferanten in Scope mit zertifiziertem Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001 oder EMAS-Validierung oder Commitment-Letter	in %	85	78	Methodikänderung: Scope im Vorjahr berücksichtigte Produktionsstandorte von Produktionsmaterial-Lieferanten (direktes Material). In diesem Berichtsjahr wurden zusätzlich auch die Produktionsstandorte von Allgemeinmaterial-Lieferanten (indirektes Material) berücksichtigt.
Einkäufer, die an Qualifizierungsmaßnahmen zum Thema Nachhaltigkeit teilgenommen haben	Anzahl	> 2.000	1.900	
direkte Lieferanten, die eine Schulung zum Thema Nachhaltigkeit erhalten haben	Anzahl	> 2.900	> 1.000	Methodikänderung: Scope-Erweiterung bei Trainings im Jahr 2022; Vorjahreswert nicht angepasst
Self-Assessment-Questionnaire (SAQ)²				
direkte Lieferanten mit abgeschlossenem SAQ	Anzahl	16.029	15.532	
Anteil der neuen Lieferanten, die anhand von Sozial- und Umweltkriterien bewertet wurden	in %	12	–	– direkte Lieferanten, die erstmalig im Berichtsjahr bewertet wurden
Verbesserungen bei direkten Lieferanten basierend auf SAQ	Anzahl	6.748	6.353	
S-Rating				
vorhandene S-Ratings für direkte Lieferanten	Anzahl	12.660	12.483	
davon direkte Lieferanten mit A-Rating	Anzahl	6.618	3.524	
davon direkte Lieferanten mit C-Rating	Anzahl	65	91	
Umsatzanteil der direkten Lieferanten mit S-Rating am Gesamteinkaufsvolumen	in %	75	rund 85	
Business-Partner-Due-Diligence-Prüfungen	Anzahl	487	1.513	von Lieferanten

¹ Methodikänderung: Alle in diesem Kapitel berichteten, lieferantenbasierten Kennzahlen berücksichtigen nur direkte Lieferanten mit Umsatz im Jahr 2022. Vorjahreswerte nicht angepasst.
² Methodikänderung: Im Jahr 2021 wurden auch aktive SAQs von Lieferanten ohne Umsatz berücksichtigt.

Kennzahl	Einheit	2022	2021	Hinweise und Kommentare
Vor-Ort-Überprüfungen (Checks)				
Anzahl der durchgeführten Vor-Ort-Checks im Rahmen des S-Ratings	Anzahl	252	654	
durchschnittliche Verstöße gegen Nachhaltigkeitsanforderungen nach Regionen				ausgenommen Vor-Ort-Checks bei Logistikdienstleistern
Afrika	Anzahl	4	4	Top-3-Risiken der Region: Fire Extinguishers, Emergency Lighting, Emergency Exits & Evacuation Routes, Evacuation Drills, Fire Detection, Organization, Exposure & Response to Chemicals and Hazardous Materials (5 Risiken mit identischer Wertung)
Asien ³ -Pazifik	Anzahl	10	7	Top-3-Risiken der Region: Working Hour Violations, Payment Violations, Supply Chain Management
Europa	Anzahl	4	5	Top-3-Risiken der Region: Supply Chain Management, License to operate and Code of Conduct, Evacuation Drills
Nordamerika	Anzahl	6	6	Top-3-Risiken der Region: Organization Occupational Health & Safety, Organization Fire Safety & emergency evacuation, License to operate and Code of Conduct
Südamerika	Anzahl	9	5	Top-3-Risiken der Region: Supply Chain Management, License to operate and Code of Conduct, Evacuation Drills
Supply Chain Grievance Mechanism				
Hinweise aus Supply Chain Grievance Mechanism	Anzahl	145	111	
vorübergehende Sperrung von Lieferanten	Anzahl	4	4	
Hinweise aus Supply Chain Grievance Mechanism: Anzahl nach Region				Da ein Hinweis mehrere Lieferanten enthalten kann, ist die Summe dieser Kennzahl ggf. höher als die Anzahl der Hinweise.
Europa	Anzahl	100	74	
Asien ³ -Pazifik	Anzahl	28	9	
Afrika	Anzahl	5	2	
Nordamerika	Anzahl	18	17	
Südamerika	Anzahl	4	3	
keine Zuordnung möglich	Anzahl	11	6	
Hinweise aus Supply Chain Grievance Mechanism: Anzahl nach inhaltlicher Verteilung				
Soziales	Anzahl	36	26	
Compliance	Anzahl	34	66	
Umwelt	Anzahl	10	12	
themenübergreifend	Anzahl	14	7	
Sonstiges	Anzahl	51	–	Hinweise noch nicht plausibilisiert
Hinweise aus Supply Chain Grievance Mechanism: Direkter Lieferant				
Ja	Anzahl	98	70	
Nein	Anzahl	47	41	

³ Scope: Russland und die Türkei werden bei der geografischen Verteilung Asien zugewiesen.

VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS ÜBER EINE BETRIEBSWIRTSCHAFTLICHE PRÜFUNG ZUR ERLANGUNG BEGRENZTER SICHERHEIT

AN DIE VOLKSWAGEN AG, WOLFSBURG

Wir haben den gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Volkswagen AG, Wolfsburg (im Folgenden die „Gesellschaft“), der mit dem gesonderten nichtfinanziellen Bericht des Konzerns zusammengefasst ist (im Folgenden: zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht), für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Der zusammengefasste nichtfinanzielle Bericht ist im Nachhaltigkeitsbericht 2022 enthalten.

Nicht Bestandteil des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts sind die im Kapitel „Über diesen Bericht“ im Abschnitt „Berichtsgrundlagen“ näher bezeichneten Passagen des Nachhaltigkeitsberichts 2022 (Vorwort, Der Deutsche Corporate Governance Kodex – Leitlinie für erfolgreiche Unternehmensführung, Weiterführende Informationen und Wertschöpfungskette, Soziale und Ökologische Auswirkungen unseres Handelns messbar machen), Verweise auf Angaben außerhalb des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts (z. B. auf Angaben im Geschäftsbericht oder auf ergänzende Angaben der Gesellschaft zu Nachhaltigkeitsthemen im Internet), Hinweise unterhalb der Kopfzeile auf Standards der Global Reporting Initiative (GRI) sowie die Angabe, dass die Gesellschaft innerhalb des Nachhaltigkeitsberichts grundsätzlich die GRI-Standards (unter Bezugnahme) als Rahmenwerk für die Berichterstattung der Managementansätze und der spezifischen Standardangaben zugrunde legt. Die vorstehend beschriebenen Angaben waren demnach auch nicht Gegenstand unserer Prüfung.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB und Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden die „EU-Taxonomieverordnung“) und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit deren eigenen im Abschnitt „EU-Taxonomie“ des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts dargestellten Auslegung der in der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten enthaltenen Formulierungen und Begriffe.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts) oder Irrtümern ist.

Die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Daher haben die gesetzlichen Vertreter ihre Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte im Abschnitt „EU-Taxonomie“ des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts niedergelegt. Sie sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegung. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet.

UNABHÄNGIGKEIT UND QUALITÄTSSICHERUNG DER WIRTSCHAFTSPRÜFUNGSGESELLSCHAFT

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

VERANTWORTUNG DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über den zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der zusammengefasste nichtfinanzielle Bericht der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der im Abschnitt „EU-Taxonomie“ des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Nicht Bestandteil des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts sind die im Kapitel „Über diesen Bericht“ in Abschnitt „Berichtsgrundlagen“ näher bezeichneten Passagen des Nachhaltigkeitsberichts 2022 (Vorwort, Der Deutsche Corporate Governance Kodex – Leitlinie für erfolgreiche Unternehmensführung, Weiterführende Informationen und Wertschöpfungskette, Soziale und Ökologische Auswirkungen unseres Handelns messbar machen), Verweise auf Angaben außerhalb des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts (z. B. auf Angaben im Geschäftsbericht oder auf ergänzende Angaben der Gesellschaft zu Nachhaltigkeitsthemen im Internet), Hinweise unterhalb der Kopfzeile auf Standards der Global Reporting Initiative (GRI) sowie die Angabe, dass die Gesellschaft innerhalb des Nachhaltigkeitsberichts grundsätzlich die GRI-Standards (unter Bezugnahme) als Rahmenwerk für die Berichterstattung der Managementansätze und der spezifischen Standardangaben zugrunde legt. Die vorstehend beschriebenen Angaben waren demnach auch nicht Gegenstand unserer Prüfung.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern,
- Befragung relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess

- bezogene interne Kontrollsystem sowie über Angaben in dem zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht,
- Befragung von Mitarbeitern hinsichtlich der Auswahl der Themen für den zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht, der Risikoeinschätzung und der Konzepte der Gesellschaft und des Konzerns für die als wesentlich identifizierten Themen,
- Befragung relevanter Mitarbeiter, die mit der Datenerfassung und -konsolidierung betraut sind, zur Beurteilung des Berichterstattungssystems, über die Methoden der Datengewinnung und -aufbereitung sowie der internen Kontrollen, soweit sie für die Prüfung der Angaben in dem zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht relevant sind,
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben in dem zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht,
- Analytische Beurteilung von Angaben des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts auf Ebene der Gesellschaft und des Konzerns,
- Befragungen und Dokumenteneinsicht hinsichtlich der Erhebung und Berichterstattung von ausgewählten qualitativen Angaben und Daten,
- Abgleich von ausgewählten Angaben mit den entsprechenden Daten im Jahresabschluss und Lagebericht,
- Beurteilung der Umsetzung von zentralen Managementanforderungen, Prozessen und Vorgaben zur Datenerhebung durch Vor-Ort-Besuche bei ausgewählten Standorten des Volkswagen Konzerns
 - Volkswagen AG (Wolfsburg, Deutschland)
 - Volkswagen AG (Salzgitter, Deutschland)
 - AUDI AG (Neckarsulm, Deutschland)
 - SCANIA CV AB (Oskarshamn, Schweden)
 - Volkswagen Group South Africa (Kariega, RSA)
 - FAW-Volkswagen Automotive Co. Ltd. (Foshan, China)
 - SAIC Volkswagen Automotive Co. Ltd. Shanghai (Ningbo, China)
 - ŠKODA AUTO a.s. (Kvasiny, Tschechien)
 - Volkswagen BR (Anchieta, Brasilien),
- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten sowie der entsprechenden Angaben im zusammengefassten nichtfinanziellen Bericht,
- Beurteilung der Darstellung des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts.

Die gesetzlichen Vertreter haben bei der Ermittlung der Angaben gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, sind die Rechtskonformität der Auslegung und dementsprechend unsere diesbezügliche Prüfung mit Unsicherheiten behaftet.

PRÜFUNGSURTEIL

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass der zusammengefasste nichtfinanzielle Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „EU-Taxonomie“ des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Wir geben kein Prüfungsurteil ab zu Angaben, die nicht Bestandteil des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts sind und demnach nicht Gegenstand unserer Prüfung waren. Dies sind die im Kapitel „Über diesen Bericht“ in Abschnitt „Berichtsgrundlagen“ näher bezeichneten Passagen des Nachhaltigkeitsberichts 2022 (Vorwort, Der Deutsche Corporate Governance Kodex – Leitlinie für erfolgreiche Unternehmensführung, Weiterführende Informationen und Wertschöpfungskette, Soziale und Ökologische Auswirkungen unseres Handelns messbar machen), Verweise auf Angaben außerhalb des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts (z. B. auf Angaben im Geschäftsbericht oder auf ergänzende Angaben der Gesellschaft zu Nachhaltigkeitsthemen im Internet), Hinweise unterhalb der Kopfzeile auf Standards der Global Reporting Initiative (GRI) sowie die Angabe, dass die Gesellschaft innerhalb des Nachhaltigkeitsberichts grundsätzlich die GRI-Standards (unter Bezugnahme) als Rahmenwerk für die Berichterstattung der Managementansätze und der spezifischen Standardangaben zugrunde legt.

VERWENDUNGSBESCHRÄNKUNG FÜR DEN VERMERK

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet.

Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

AUFTRAGSBEDINGUNGEN UND HAFTUNG

Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, unsere Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2017 (www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen). Wir verweisen ergänzend auf die dort in Ziffer 9 enthaltenen Haftungsregelungen und auf den Haftungsausschluss gegenüber Dritten. Dritten gegenüber übernehmen wir keine Verantwortung, Haftung oder anderweitige Pflichten, es sei denn, dass wir mit dem Dritten eine anders lautende schriftliche Vereinbarung geschlossen hätten oder ein solcher Haftungsausschluss unwirksam wäre.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir keine Aktualisierung des Vermerks hinsichtlich nach seiner Erteilung eintretender Ereignisse oder Umstände vornehmen, sofern hierzu keine rechtliche Verpflichtung besteht. Wer auch immer das in vorstehendem Vermerk zusammengefasste Ergebnis unserer Tätigkeit zur Kenntnis nimmt, hat eigenverantwortlich zu entscheiden, ob und in welcher Form er dieses Ergebnis für seine Zwecke nützlich und tauglich erachtet und durch eigene Untersuchungshandlungen erweitert, verifiziert oder aktualisiert.

Hannover, 3. März 2023
 Ernst & Young GmbH
 Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Nicole Richter
 Wirtschaftsprüferin

Hans-Georg Welz
 Wirtschaftsprüfer

IMPRESSUM

GRI 2-3

HERAUSGEBER

Volkswagen AG
Konzern Nachhaltigkeit
Brieffach 011/1265
38436 Wolfsburg
Deutschland

KONTAKT

info@volkswagen-nachhaltigkeit.de

GESAMTREDAKTION

Volkswagen AG

KONZEPTION UND REDAKTION

Volkswagen AG
Scholz & Friends Reputation

GESTALTUNG

Scholz & Friends BuyQ GmbH & metagate GmbH

ENGLISCHE ÜBERSETZUNG UND REDAKTION

Leinhäuser Language Services GmbH

BILDQUELLENHINWEIS

Volkswagen Konzern und dessen Konzernmarken

VERÖFFENTLICHUNG

März 2023

© Volkswagen AG
Fehler und Irrtümer vorbehalten

HINWEIS

Die Marken des Volkswagen Konzerns arbeiten ständig an der Weiterentwicklung aller Typen und Modelle. Änderungen in Form, Ausstattung und Technik sind jederzeit möglich. Aus den Angaben und Beschreibungen dieses Berichts können daher keine Ansprüche hergeleitet werden.

Die deutsche Fassung des nichtfinanziellen Berichts ist verbindlich. Die englische ist eine Übersetzung ausschließlich zu Informationszwecken.

IHR FEEDBACK

Wir möchten unser Nachhaltigkeitsengagement verbessern und weiterentwickeln, daher freuen wir uns über Ihr Feedback zu unserem Nachhaltigkeitsbericht. Unter links genannter E-Mail-Adresse können Sie uns Ihre Einschätzungen direkt online mitteilen.

