

**VOLKSWAGEN**  
AKTIENGESELLSCHAFT

# Rede des Vorstandsvorsitzenden

Dr. Herbert Diess

Ordentliche virtuelle Hauptversammlung  
am 30. September 2020 in Berlin

---

Ordentliche virtuelle Hauptversammlung

30. September 2020 | Berlin

## Rede

*Es gilt das gesprochene Wort*

### **1. Dr. Herbert Diess**

Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG

**Dr. Herbert Diess**  
**Redemanuskript anlässlich der**  
**Hauptversammlung**  
**am 30. September 2020**

---

*- Es gilt das gesprochene Wort -*

---

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre, meine Damen und Herren,  
ich begrüße Sie zur Hauptversammlung der Volkswagen AG und freue mich, Sie über das vergangene Geschäftsjahr, die aktuelle Situation und den Ausblick für Ihr Unternehmen zu informieren.

Der Kontrast zwischen den Geschäftsjahren 2019 und 2020 könnte auf den ersten Blick nicht größer sein: 2019 – ein Jahr mit Rekorden für den Volkswagen Konzern. 2020 – das Jahr der Corona-Pandemie mit deutlichen Auswirkungen auch auf die weltweiten Automobilmärkte.

In beiden Jahren konnten wesentliche Weichenstellungen zu einem führenden Anbieter elektrischer, digitaler Mobilität vorgenommen und wichtige Meilensteine erreicht werden. Der Umbau des Unternehmens wird von Corona nicht gebremst, sondern beschleunigt.

Volkswagen hat in der Corona-Pandemie seine ganze Leistungsfähigkeit gezeigt



Die 670.000 Beschäftigten von Volkswagen haben gerade in der Corona-Krise ihre Leistungsfähigkeit bewiesen.

Volkswagen Südafrika baute in wenigen Wochen eine ehemalige Fabrik in ein provisorisches Krankenhaus um. SEAT fertigte in Spanien Beatmungshilfen. ŠKODA in Tschechien und Lamborghini in Italien produzierten medizinische Schutzmasken. Der Konzern stellte für 40 Millionen Euro Hilfsgüter bereit, suchte geeignete Produzenten in China und sorgte für den Transport nach Europa.

Wir haben eine Task Force unter Leitung von Personalvorstand Gunnar Kilian eingesetzt, konnten die Lieferketten stabil halten und unsere Händler und Kunden weiter mit Autoteilen versorgen. Unsere Handelspartner haben wir in einer Phase außerordentlicher Marktschwäche mit massiver Kaufförderung unterstützt - in Deutschland unter anderem durch die Übernahme der Mehrwertsteuer.

Zu Beginn der Pandemie haben wir zum Schutz unserer Mitarbeiter und im Zuge des allgemeinen Lockdowns die Produktion in unseren Werken gestoppt. Inzwischen haben wir die Kurzarbeit beendet. In einigen Bereichen - insbesondere bei den E-Fahrzeugen, Plug-In Hybriden und in der Komponentenfertigung - werden zusätzliche Schichten zum Abbau der Lieferzeiten gefahren.

Während wir die Produktion weiter normalisieren, ist die Gesundheit der Beschäftigten weiter oberste Priorität. Mit eigenen Testkapazitäten an unseren deutschen Standorten können wir im Testzentrum Wolfsburg täglich bis zu 2.400 Tests durchführen und Infektionsketten unterbrechen. So entlastet Volkswagen auch das öffentliche Gesundheitssystem. In Deutschland liegt die Infektionsquote unserer Beschäftigten mit 0,11 Prozent bei einem Drittel der Quote der Gesamtbevölkerung von 0,34 Prozent.

Volkswagen beweist in Zeiten von Corona Stabilität. Für die Einsatzbereitschaft und das Verantwortungsbewusstsein jeder und jedes Einzelnen im Unternehmen möchte ich mich an dieser Stelle herzlich bedanken.

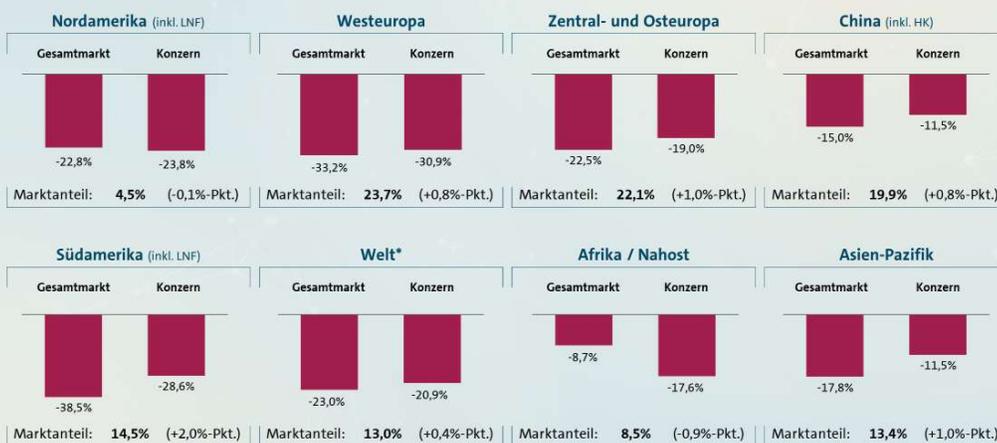
Mein Dank richtet sich ebenso an Sie, unsere Aktionäre. Sie haben Volkswagen die Treue gehalten und uns den Rücken gestärkt.



Die wirtschaftliche Entwicklung ist im laufenden Jahr durch die Pandemie beeinträchtigt. Für die ersten acht Monate dieses Geschäftsjahrs ergibt sich folgendes Bild:

Die leichten Nutzfahrzeuge und die Volumen-Marken im PKW-Bereich sind stärker betroffen als die Premiumsegmente. Die Auslieferungen an Kunden unserer Volumenmarken gehen in Summe um knapp 23 Prozent zurück. Unsere Premiummarke Audi verliert rund 16 Prozent. Porsche und die Luxusmarken verzeichnen zusammen einen Rückgang von 5,6 Prozent. Die Auslieferungen bei Truck & Bus geben um 32 Prozent nach.

## Januar bis August 2020: Rückläufige Auslieferungen in allen Regionen – Volkswagen gewinnt Marktanteile



\* Konzern (hier inkl. LNF in NA und SAM)  
Datenstand: August 1st (17.09.2020)

In China sehen wir mit 11,5 Prozent den geringsten Rückgang bei den Auslieferungen, in Westeuropa den stärksten Einbruch mit über 30 Prozent. Der Konzern gewinnt Marktanteile. 13 Prozent Weltmarktanteil bedeuten ein Wachstum von 0,4 Prozentpunkten. Im größten Markt China kommt jedes fünfte neue Auto aus dem Volkswagen Konzern.

In der Phase des Lockdowns war es unser oberstes Ziel, die Liquidität des Konzerns zu sichern. Ende des zweiten Quartals lag die Netto-Liquidität im Automobilbereich wieder bei soliden 18,7 Milliarden Euro. Die Reduzierung der Bestände hat dazu einen maßgeblichen Beitrag geleistet.

An den erforderlichen Zukunftsinvestitionen halten wir auch in der Krise fest. Bis 2024 fließen 33 Milliarden Euro in die E-Mobilität und 14 Milliarden Euro in den Aufbau unserer IT-Kompetenz und in das autonome Fahren.

Meine Damen und Herren,

für den weiteren Jahresverlauf erwarten wir eine Fortsetzung des Aufwärtstrends. Im September liegen die Auftragseingänge und Auslieferungen voraussichtlich über dem Vorjahr. Für die Weltwirtschaft erwarten die Prognoseinstitute einen Rückgang von 4,9 Prozent für 2020. Für 2021 gehen die Konjunkturoxperten von einem breiten Aufschwung aus. Die Weltwirtschaft soll voraussichtlich um über 4 Prozent wachsen. Das Vorkrisenniveau soll frühestens 2022 wieder erreicht werden. Alle mittel- und langfristigen Prognosen sind weiterhin mit erheblichen Unsicherheiten verbunden und hängen vom weiteren Verlauf der Pandemie ab.

Unser Ziel für das laufende Geschäftsjahr bleibt unverändert, in der Summe aller Unternehmensteile profitabel zu bleiben.

Geschäftsjahr 2019 – ein Rekordjahr für den Volkswagen Konzern



Meine Damen und Herren,

aufgrund der Verschiebung der Hauptversammlung liegt das abgelaufene Geschäftsjahr bereits weit zurück. Die wichtigsten Zahlen noch einmal im Überblick: Während der Weltmarkt für Automobile 2019 um vier Prozent schrumpfte, konnten wir Auslieferungen und Umsatz steigern. Wir haben operativ so viel Ertrag erwirtschaftet wie nie zuvor.

Der Umsatz stieg mit 7,1 Prozent stärker als die Auslieferungen mit 1,3 Prozent. Wir verkauften besser ausgestattete, ertragsstärkere Automobile zu höheren Preisen.

Wir konnten die Qualität unseres Geschäfts deutlich verbessern. Das operative Ergebnis erreichte 19,3 Milliarden Euro vor Sondereinflüssen. Die operative Umsatzrendite lag mit 7,6 Prozent leicht oberhalb unseres Zielkorridors. Der Netto-Cash-Flow im Konzernbereich Automobile erreichte 10,8 Milliarden Euro.

Angesichts der weiterhin kaum verlässlich einschätzbaren wirtschaftlichen Entwicklung haben Vorstand und Aufsichtsrat Ende Juli entschieden, der Hauptversammlung eine Dividende von 4,80 Euro je Stammaktie und 4,86 Euro je Vorzugsaktie vorzuschlagen.

Damit passen wir den ursprünglich für das Geschäftsjahr 2019 angekündigten Gewinnverwendungsvorschlag von 6,50 Euro je Stammaktie und 6,56 Euro je Vorzugsaktie an. Der verbleibende Bilanzgewinn von 855 Millionen Euro wird auf neue Rechnung vorgetragen.

Diese Entscheidung beruht nicht auf einem Mangel an finanzieller Robustheit des Konzerns. Der ursprüngliche Dividendenvorschlag basierte auf den guten Ergebnissen des erfolgreichen Geschäftsjahrs 2019. Der neue Vorschlag berücksichtigt nun die massiven Auswirkungen, die die Pandemie für unser Unternehmen mit sich gebracht hat und weiter bringt.

TRATON: Global-Champion-Strategie konzentriert vorantreiben



Meine Damen und Herren,

kommen wir zu dem, was unseren Konzern ausmacht. Unsere starken Marken, Produkte, Technologien, unsere globale Aufstellung – und zu den Menschen, die dahinter stehen.

Im Nutzfahrzeuggeschäft setzt sich TRATON zum Ziel, die Global-Champion-Strategie konsequent umzusetzen und Synergien zwischen MAN und SCANIA noch besser zur Geltung zu bringen. Effizienzpotenziale will TRATON insbesondere bei MAN erschließen. Den technologischen Wandel hin zu CO<sub>2</sub>-freier elektrischer und digitaler Mobilität wird unsere Nutzfahrzeugdivision auch im Transportsektor vorantreiben.

Durch den Börsengang haben wir für die Holding 2019 einen eigenen Kapitalmarktzugang geschaffen, um die Global-Champion-Strategie zu beschleunigen und der Nutzfahrzeugdivision mehr unternehmerischen Freiraum zu verschaffen.

Ein wichtiger Schritt ist das Ziel, den US-amerikanischen Lkw-Produzenten Navistar zu übernehmen. Die USA sind der profitabelste Markt für schwere Lkw. TRATON kann durch die Übernahme von Navistar ein global aufgestellter Lkw-Hersteller werden - mit Aktivitäten auf allen Kontinenten und der Erreichung der nötigen Skalen, um profitabel weiter zu wachsen. Im Januar 2020 hat TRATON ein erstes Angebot für die verbleibenden Stammaktien von Navistar unterbreitet. Am 10. September wurde das Angebot nochmals aufgestockt. TRATON geht davon aus, dass das erhöhte Angebot nun von den unabhängigen Mitgliedern des Board of Directors von Navistar eingehend geprüft wird.

Im Konzernvorstand hat Gunnar Kilian die Verantwortung für den Bereich Truck & Bus übernommen und geht die Restrukturierung unseres Lkw-Geschäfts konsequent an. Gemeinsam mit dem neuen TRATON-CEO Matthias Gründler und dem neuen MAN-Chef Andreas Tostmann geht es jetzt vor allem um die Effizienzsteigerung des Münchner Traditionsherstellers MAN.

Im Geschäftsjahr 2019 erwirtschaftete MAN Truck & Bus eine operative Rendite von nur 3 Prozent. Die wirtschaftliche Basis war damit schon vor der Corona-Krise nicht ausreichend, um über den Lkw-Zyklus hinweg strategisch wichtige Investitionen zu finanzieren. Im ersten Halbjahr 2020 lag das operative Ergebnis bei minus 387 Millionen Euro, die operative Rendite bei minus 9,5 Prozent. MAN Truck & Bus braucht die Restrukturierung mit Werkeschließungen und Personalabbau in der Größenordnung von rund 9.500 Stellen, um die Wettbewerbsfähigkeit herzustellen. Erst so kann MAN bei der Elektrifizierung und den Anstrengungen zum autonomen Fahren zum Wettbewerb aufschließen.

Auch MAN Energy Solutions, früher ein Teil des MAN Anlagenbaus, werden wir wirtschaftlich wieder auf eine stabile Basis stellen. Nachdem Verkaufsgespräche nicht zum Erfolg führten, werden wir Energy Solutions jetzt mit der Schließung von Standorten umfassend restrukturieren, um eine nachhaltige Ertragsstärke zu erreichen.

Der Vorstand von MAN hat dem Gesamtbetriebsrat konkrete Planungen zur Neuausrichtung des Unternehmens vorgelegt. Wir wollen zügig zu einer für beide Seiten tragbaren Vereinbarung kommen.

Leistungsträger der Volkswagen AG: Scania und die neue elektrische Truck-Generation



Der Scania-Absatz ging Corona-bedingt im ersten Halbjahr um 41 Prozent zurück. Durch den Abbau von Zeitarbeit hat das Scania-Team die Kapazität entsprechend angepasst.

Scania steht unter Führung von Henrik Henriksson auf festem Fundament. 2019 lag die operative Rendite bei 10,8 Prozent und das operative Ergebnis bei 1,5 Milliarden Euro. Im ersten Halbjahr 2020 war die operative Rendite noch bei 4,2 Prozent und das operative Ergebnis betrug 221 Millionen Euro.

Während der Corona-Pandemie steht auch bei TRATON die Sicherung der Liquidität im Vordergrund. Bei aller Kostendisziplin hat die Holding dabei weiter die zentralen Zukunftsthemen im Fokus. Bis 2025 werden eine Milliarde Euro in die Entwicklung alternativer Antriebe investiert.

Scania hat vor zwei Wochen die nächste Generation des erfolgreichen Hybrid-Trucks und die erste vollelektrische Truck-Generation mit bis zu 250km Reichweite vorgestellt. Auch der Güterverkehr wird auf Kurz- und Mittelstrecke elektrisch.

MAN und Scania bringen 2020 elektrische Serien-Stadtbusse auf den Markt. VW Caminhões e Ônibus hat mit 1.600 Fahrzeugen die bis dato weltgrößte Bestellung für Elektro-Lkws erhalten.

Porsche leitet mit dem Taycan die Elektrifizierung im Sportwagen-Segment ein



Porsche Taycan Turbo S: Stromverbrauch kombiniert 28,5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 0 g/km

Porsche bleibt auch in der Corona-Pandemie ein weit überdurchschnittlich profitables Unternehmen. Die operative Rendite lag trotz Corona im ersten Halbjahr bei rund 10 Prozent. Das Langfristziel liegt unverändert bei 15 Prozent. Dazu werden der neue 911er in der legendären Targa-Variante ebenso beitragen wie die neuen 718 Boxster<sup>1</sup> und Cayman GTS 4.0<sup>2</sup> Modelle. Und nicht zuletzt: Der erste vollelektrische Porsche Taycan<sup>3</sup>.

Für Porsche ist dieses Auto ein wesentlicher Meilenstein, da sich die Marke von allen Konzernmarken die mit Abstand ambitioniertesten Elektrifizierungsziele vorgenommen hat. Porsche geht davon aus, dass spätestens 2025 mehr als die Hälfte aller neuen Porsche elektrifiziert sein werden – das heißt rein batterieelektrisch oder als Plug In-Hybrid angetrieben werden.

<sup>1</sup> Porsche 718 Boxster GTS 4.0: Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,8 l/100km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 246 g/km, Effizienzklasse G

<sup>2</sup> Porsche 718 Cayman GTS 4.0: Kraftstoffverbrauch kombiniert 10,8 l/100km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 246 g/km, Effizienzklasse G

<sup>3</sup> Porsche Taycan Turbo S: Stromverbrauch kombiniert 28,5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 0 g/km, Effizienzklasse A+

## Audi übernimmt wieder die Technikführerschaft im Konzern



Audi e-tron S Sportback: Stromverbrauch kombiniert 28,1-26,4 kWh/100km CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 0 g/km

Technische und technologische Speerspitze für den Konzern zu sein – das ist der Anspruch von Audi und des neuen Audi-Vorstands um Markus Duesmann. Das neue Team ist im Frühjahr mit der Ambition gestartet, Audi wieder an die Spitze des Premium-Wettbewerbs zu führen. Markus Duesmann hat sowohl im Audi-Vorstand als auch im Konzernvorstand die Zuständigkeit für die Technische Entwicklung übernommen.

Pionierarbeit leistet Audi mit dem e-tron<sup>4</sup>. Es ist ein echtes Premiummodell unter den E-Fahrzeugen. Seit Juli 2020 ist der e-tron Weltmarktführer bei den elektrischen Oberklasse-SUVs. In Europa ist er seit Jahresbeginn das meistverkaufte Elektro-SUV. Im Leitmarkt der Elektromobilität Norwegen sogar das meistverkaufte Auto überhaupt. In Deutschland ist Audi im ersten Halbjahr 2020 die erfolgreichste Premiummarke beim Absatz von Elektro- und Plug-In-Hybrid-Modellen.

---

<sup>4</sup> Audi e-tron: Stromverbrauch kombiniert 26,1-21,7 kWh/100km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 0 g/km, Effizienzklasse A+

## e-tron GT: Technik- und Designikone der Marke Audi



Audi e-tron GT: Dieses Fahrzeug wird in Europa noch nicht zum Kauf angeboten.

Ende des Jahres geht der vollelektrische e-tron GT<sup>5</sup> in Produktion – eine weitere Technik- und Designikone der Marke. Im nächsten Jahr folgen der Q4 e-tron<sup>6</sup> und Q4 Sportback e-tron<sup>7</sup>. Sie nutzen die neue Elektroplattform MEB des Konzerns erstmals im Premium-Kompaktsegment und sind – typisch für Audi – mit quattro-Allradantrieb ausgestattet. Mit Reichweiten von über 450 km wird der Q4 e-tron Maßstäbe in seiner Klasse setzen.

Bei der Entwicklung von innovativen Technologien übernimmt Audi im Konzern eine Leitfunktion. Bei der Hardware unter anderem mit dem Baukasten PPE, bei der Software mit der E<sup>3</sup> 1.2 und 2.0 Architektur.

Mit dem Projekt Artemis unter der Leitung von Alexander Hitzinger hat Audi die Aufholjagd auf Tesla gestartet. Ein kompaktes, mit höheren Handlungsspielräumen ausgestattetes Team von leidenschaftlichen Spezialisten soll pilothaft unsere Entwicklungs- und Entscheidungsgeschwindigkeit in Fahrzeugprojekten deutlich steigern.

<sup>5</sup> Audi e-tron GT: Dieses Fahrzeug wird in Europa noch nicht zum Kauf angeboten.

<sup>6</sup> Audi Q4 e-tron: Dieses Fahrzeug wird in Europa noch nicht zum Kauf angeboten.

<sup>7</sup> Audi Q4 Sportback e-tron: Dieses Fahrzeug wird in Europa noch nicht zum Kauf angeboten.

Artemis wird ein Elektroauto der nächsten Generation und gemeinsam mit der Car.Software.Organisation die Software E<sup>3</sup> 2.0 dafür entwickeln. Diese Software wird dann konzernweit ausgerollt. Das Artemis-Team hat dafür Zugriff auf die Ressourcen und Technologien des gesamten Konzerns. Eine erste Vision des neuen Leitsterns wird Audi im nächsten Jahr vorstellen.

Es wird das erste Konzernfahrzeug sein, das unser neues Volkswagen Betriebssystem VW.OS nutzt. Dazu ist Artemis eng verzahnt mit unserer Car.Software.Organisation, deren Leitung Dirk Hilgenberg übernommen hat. Anfang Juli ist die cSO mit 1.800 Mitarbeitern aus den Marken Audi, VW und Porsche gestartet. Sie bündelt die bestehende Softwarekompetenz des Konzerns sowie die Zukäufe, mit denen wir die Kompetenz und Kapazität der cSO erweitern. Dazu zählen unter anderem Diconium und Wireless und zuletzt die Übernahme des Geschäftsbereichs für Frontkameransoftware vom Software-Spezialisten HELLA Aglaia - einem Unternehmen mit maßgeblicher Bildverarbeitungskompetenz in Deutschland.

Bis 2025 werden wir den Eigenanteil an der Software unserer Autos von heute unter zehn Prozent auf 60 Prozent erhöhen.

## Sports & Luxury-Marken mit deutlicher Erholung im Markt



Bugatti Chiron Pur Sport: Unterliegt nicht der Richtlinie 1999/34/EG, da Gesamtbetriebsfahrzeugsatzzeit noch nicht vorliegt.  
Ducati Streetfighter: Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,4 l/100km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 170 g/km

Lamborghini URUS: Kraftstoffverbrauch kombiniert 12,3 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 279 g/km  
Bentley Neu Bentayga: Kraftstoffverbrauch kombiniert 21,2 l/100km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 302 g/km

In China findet Audi 2020 zu alter Stärke zurück. In den ersten acht Monaten liegen die Verkaufszahlen bereits über dem Volumen des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Für das Gesamtjahr plant Audi in China ein leichtes Plus gegenüber 2019.

Unsere emotionalen Luxusautos Bentley, Lamborghini und Bugatti kommen überdurchschnittlich gut durch die Krise. Der Auftragsbestand im Motorradgeschäft bei Ducati liegt deutlich über dem Vorjahr.

Die Marke Volkswagen verbessert durch SUVs in vielen Märkten ihre Ertragskraft



Volkswagen T-Cross 1.6 TDI 70 kW: Kraftstoffverbrauch kombiniert 4-3-4-2 l/100km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 113-110 g/km; Effizienzklasse A

Meine Damen und Herren,

unsere Kernmarke Volkswagen hat 2019 mit einem Rekordergebnis abgeschlossen. Mit den SUV-Modellen von T-Cross bis Touareg und Atlas Coupé konnten Margen und Marktanteile weltweit verbessert werden. Nicht zuletzt gilt das für Südamerika und Nordamerika, wo wir vor dem Ausbruch der Corona-Pandemie den Break Even für 2020 bereits erreichbar sahen.

Golf-Qualität setzt sich durch



Volkswagen Golf GTE: Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,7 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert 12,4 kW/h/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 38 g/km

Ein besonderes Ereignis für die Marke Volkswagen war 2019 die Weltpremiere des neuen VW Golf. Er ist das Kernprodukt der Marke und definiert wie der Octavia für ŠKODA und der Leon für SEAT den Markencharakter.

Auch dieser Golf bestätigt mit 14 von 15 gewonnenen Vergleichstests in Deutschland seine herausragende Produktsubstanz und steht damit in der stolzen Tradition seiner Vorgänger. Mit der Einführung der sportlichen Modelle GTE<sup>8</sup> und GTI<sup>9</sup> sowie der neuen Generation des Variant – mit deutlich mehr Nutzraum – wird der Golf seine Position als meistverkauftes Auto Europas festigen. Golf-Qualität setzt sich durch. Nie war der Golf so digital, so umweltfreundlich und so elektrisch wie mit dem aktuellen Portfolio aus Mildhybriden, Plug-In-Hybriden und hocheffizienten Verbrennungsmotoren.

<sup>8</sup> Volkswagen Golf GTE: Kraftstoffverbrauch kombiniert 1,7 l/100 km; Stromverbrauch kombiniert 12,4 kW/h/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 38 g/km, Effizienzklasse A+

<sup>9</sup> Volkswagen Golf GTI: Kraftstoffverbrauch kombiniert 6,5 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 149 g/km, Effizienzklasse C

## Zentral für die Zukunft von Volkswagen: Der ID.3



Volkswagen ID.3: Stromverbrauch kombiniert 14,5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 0 g/km

Für die Zukunft von VW und das Erreichen der Klimaziele ist der Start des ID.3<sup>10</sup> wesentlich. Für dieses vollelektrische Automobil liegen über 30.000 Bestellungen vor.

Der ID.3 basiert auf der vollständig neu entwickelten MEB-Plattform. Schon 2016 haben wir uns zur Entwicklung dieser eigenständigen Plattform für Elektrofahrzeuge entschieden. Sie ist von Grund auf für das elektrische Fahren konzipiert und bietet Wettbewerbsvorteile bei Kosten, Reichweite und Platzangebot. Mit dem ID.3 ist das Elektrofahrzeug für viele unserer Kunden schon jetzt die wirtschaftlichere, die deutlich umweltfreundlichere, die bessere Option.

<sup>10</sup> Volkswagen ID.3: Stromverbrauch kombiniert 15,4 - 14,5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 0 g/km, Effizienzklasse A+

Das VW-Elektro-SUV für die Welt: Der neue ID.4



ID Volkswagen ID.4: Stromverbrauch kombiniert 16,9 – 16,2 kWh/100km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 0 g/km

Nach dem ID.3 hat Volkswagens neuer Marken-CEO Ralf Brandstätter mit dem ID.4<sup>11</sup> vergangene Woche bereits das zweite Modell der ID-Familie vorgestellt. Der ID.4 ist ein Weltauto, das in Europa, China und den USA nahezu gleichzeitig an den Start geht. Bis 2025 wollen wir eine halbe Million Fahrzeuge verkaufen.

---

<sup>11</sup> Volkswagen ID.4: Stromverbrauch kombiniert 16,9 – 16,2 kWh/100km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 0 g/km

Weichenstellungen für die Marktführerschaft in Chinas Elektromobilität



In China sind wir 2019 erfolgreich mit Jetta an den Start gegangen, unserer neuen Volkswagen-Marke im Einstiegssegment. Mit drei Modellen, zwei SUVs und einer Limousine verbindet Jetta frisches Design, bewährte Volkswagen-Technologie und -Qualität für junge Käuferschichten.

China bleibt Vorreiter und Treiber der Elektrifizierung. Das Wachstum im chinesischen Automobilmarkt wird in diesem Jahrzehnt vorwiegend elektrisch sein. Unsere Prognosen gehen davon aus, dass sich das jährliche Volumen von 2020 bis 2030 mehr als verzehnfacht.

Die wirtschaftliche Öffnung Chinas bringt uns als Automobilproduzenten neue Möglichkeiten. Wir planen, unseren Anteil an unserem Joint-Venture JAC Volkswagen auf 75 Prozent zu erhöhen. Dort werden wir eine neue Einstiegsvariante unseres Elektrobaukastens MEB entwickeln und produzieren.

Zur Absicherung von Batteriekapazität, Kompetenz und Rohstoffversorgung investieren wir in den chinesischen Batteriehersteller Guoxuan High-Tech Co. Ltd.. Die Beteiligung gibt uns Zugang zur gesamten Wertschöpfungskette in Chinas Batteriefertigung. Sie eröffnet zusätzliche Expertise bei Eisenphosphat-Batterien, die kostengünstiger und noch zyklenfester sind als NMC-Akkus.

ŠKODA Enyaq: Der erste Elektro-ŠKODA auf MEB-Plattform



ŠKODA ENYAQ iV 80: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 15,5; CO2-Emission in g/km: 0

Meine Damen und Herren,

das Zeitalter der Elektromobilität beginnt auch bei unserer traditionsreichsten Marke ŠKODA. Dieses Jahr feiert sie ihren 125. Geburtstag. ŠKODA hat mit dem Enyaq<sup>12</sup> gerade ihren ersten Elektro-SUV auf Basis des MEB vorgestellt. Die Autotester von „Auto Bild“ kamen zum Ergebnis: „Sympathisch gezeichnet, technisch überzeugend, viel Platz und erschwinglich, das sind die Werte, die wir bei ŠKODA mögen.“ Ich wünsche Thomas Schäfer als neuem CEO viel Erfolg dabei, genau diese Werte weiter zu schärfen.

2019 hat ŠKODA mit über 1,6 Milliarden Euro ein operatives Ergebnis auf Rekordniveau erzielt. Der Auftragseingang liegt auch bei ŠKODA, unter anderem auf Grund neuer Modelle, jetzt wieder über dem Vorjahresniveau. Wie Porsche, Audi und VW übernimmt ŠKODA wichtige Aufgaben für den Gesamtkonzern, allen voran als Leitmarke in Russland und Osteuropa sowie in Indien.

<sup>12</sup> ŠKODA ENYAQ iV 80: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 15,5; CO2-Emission in g/km: 0, Effizienzklasse A+

## Cupra Formentor: Eine neue Marke für neue Kundenschichten



CUPRA Formentor: Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,7 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 175 g/km

Meine Damen und Herren,

ŠKODA hat von allen Konzernmarken die besten Voraussetzungen, auch in sehr preissensitiven Segmenten und Märkten weiter profitabel zu wachsen. Dort sind die Wachstumsfelder, die ŠKODA für den Konzern erschließen soll.

SEAT steht für emotionale Produkte und stößt mit CUPRA zunehmend in höhere Preissegmente vor. Der neue Formentor<sup>13</sup> ist das erste Modell, das ausschließlich unter der Marke CUPRA im Markt antritt.

Eine neue Marke zu etablieren gehört zu den anspruchsvollsten Aufgaben in der Automobilindustrie. Wayne Griffiths hat hier mit CUPRA schon Beeindruckendes geleistet. Er übernimmt nun als CEO die Gesamtverantwortung für SEAT und CUPRA.

---

<sup>13</sup> CUPRA Formentor: Kraftstoffverbrauch kombiniert 7,7 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 175 g/km, Effizienzklasse D

## Der vollelektrische CUPRA el-Born



CUPRA el-Born: Dieses Fahrzeug wird in Europa noch nicht zum Kauf angeboten.

CUPRA wird eine elektrische und elektrisierende Automobilmарke, die mit emotionalen Designs, neuester Technologie und einem modernen urbanen Auftritt besticht. Den Anfang bei der Elektrifizierung von CUPRA machen der CUPRA Leon<sup>14</sup> als Plug-In Hybrid und der vollelektrische el-Born<sup>15</sup>, der nächstes Jahr auf den Markt kommt.

---

<sup>14</sup> CUPRA Leon Hybrid: Dieses Fahrzeug wird in Europa noch nicht zum Kauf angeboten.

<sup>15</sup> CUPRA el-Born: Dieses Fahrzeug wird in Europa noch nicht zum Kauf angeboten.

## Der ID.Buzz: Volkswagen Nutzfahrzeuge arbeitet an der Zukunft



Volkswagen ID.BUZZ Cargo Studie: Das Fahrzeug wird in Europa noch nicht zum Verkauf angeboten.

Der wahrscheinlich radikalste Wandel im Konzern vollzieht sich bei den leichten Nutzfahrzeugen in Hannover. Durch die Entscheidungen zur Ford-Partnerschaft, die Elektrifizierung des VW Bullis und die Vorbereitung auf autonome Personen- und Gütertransporte mit ArgoAI sind die Weichen gestellt. Carsten Intra führt die leichten Nutzfahrzeuge durch diesen Wandel.

Der elektrische ID.Buzz <sup>16</sup>, der 2022 zur Weltpremiere ansteht, hat über die Nutzfahrzeuge hinaus Strahlkraft für den weltweiten Auftritt der Marke Volkswagen. Der neue Caddy ist eines der Kernprodukte von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Er ist erstmals auf MQB-Basis und mit Plug In-Hybrid erhältlich.

Bedeutend für Volkswagen Nutzfahrzeuge ist vor allem die Kooperation mit Ford. Die Zusammenarbeit senkt die Entwicklungskosten deutlich und erschließt beiden Partnern Skalenvorteile.

---

<sup>16</sup> Volkswagen ID.BUZZ: Das Fahrzeug wird in Europa noch nicht zum Verkauf angeboten.

Ford wird unser erster Kunde im MEB-Drittmarktgeschäft. Wir etablieren damit unsere Plattform als Standard in der Elektromobilität. Die Zulieferungen erfolgen aus den Komponentenwerken Braunschweig, Kassel und Salzgitter, wo wir mit dem schwedischen Start-up Northvolt eine Batteriezellfertigung aufbauen. Das Drittmarktgeschäft hilft uns beim Umbau dieser Werke vom Verbrenner hin zur Elektromobilität.

Die Beteiligung an ArgoAI ermöglicht Volkswagen und Ford, die hohen Entwicklungskosten für das Autonome Fahren gemeinsam zu tragen und schneller als andere die ersten autonomen Mobilitätsdienste anzubieten.

Volkswagen Group Components: Eine Erfolgsgeschichte in der Transformation



Meine Damen und Herren,

alle unsere Marken befinden sich mitten in der elektrischen Transformation. Doch in keinem Bereich des Unternehmens schlägt dieser Wandel stärker durch als im Bereich der Komponentenfertigung. Unter der Leitung von Thomas Schmall überprüft man bei Volkswagen Group Components konsequent das Leistungsportfolio und richtet es konsequent auf Zukunftstechnologien aus.

Durch den Zusammenschluss unseres Sitzherstellers SITECH mit dem Sitzsystemanbieter Brose entsteht ein weltweit wettbewerbsfähiger Sitz-System-Lieferant. Die Führung wird dabei Brose übernehmen.

Im Fokus der Komponente steht zukünftig auch die gesamte Wertschöpfungskette des batterieelektrischen Antriebs. Sie verantwortet den Batterie-Lebenszyklus von der Beschaffung der Rohmaterialien über die Zellfertigung, Batteriesystemfertigung, Second-Life-Nutzung bis zum Recycling. Die Zell- und Batteriefertigung zählt zu den Kernkompetenzen von Volkswagen.

Volkswagen Financial Services: Stabilitätsanker des Konzerns



Die Transformation ist auch bei unserem Finanzdienstleister Volkswagen Financial Services spürbar. Rund um die E-Mobilität entstehen neue Geschäftsfelder für Finanzierung und Dienstleistung - wie die Abrechnung der Ladevorgänge und die Versorgung mit grünem Strom.

Vieles spricht dafür, dass langfristig die Restwerte von E-Fahrzeugen nach vergleichbarer Nutzungsdauer höher als die von Verbrennern liegen werden. Die Möglichkeit mehrerer Leasing-Perioden bietet neue Wachstumschancen.

## CO<sub>2</sub>-Ziele der Europäischen Union: Volkswagen leistet seinen Beitrag



Volkswagen ID.3: Stromverbrauch kombiniert 14,5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 0 g/km

Meine Damen und Herren,

Mit unserem schnell wachsenden Angebot an E-Fahrzeugen und dem kraftvollen Umbau der Wertschöpfungskette ist der Volkswagen Konzern auf die voraussehbare Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Flottenziele besser vorbereitet als der Wettbewerb. Zur Unterstützung des Green Deals der EU-Kommission müssen die Anstrengungen zum Umbau der Wertschöpfungskette allerdings nochmals verstärkt werden.

Die Begrenzung der Erderwärmung auf maximal 2 Grad Celsius ist eine Notwendigkeit. Wir bei Volkswagen halten einen schnellen Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen für realisierbar. Für die Beendigung der kohlenstoffbasierten Wirtschaft brauchen wir allerdings einen gesellschaftlichen Konsens, den politischen Willen und in Folge eine sektorenübergreifende Klimapolitik. Dazu gehört ein früherer Ausstieg aus der Kohle, Investitionen in grüne Stromerzeugung und Ladeinfrastruktur sowie eine spürbare Besteuerung von CO<sub>2</sub>.

Monitorship erfolgreich abgeschlossen

**“Volkswagen is  
a better company  
after the scandal.”**

Larry Thompson



Meine Damen und Herren,

in den zurückliegenden fünf Jahren hat Volkswagen vor dem Hintergrund der Dieselkrise an seiner Unternehmenskultur gearbeitet. Mit ihrer kritischen Analyse, ihren Anforderungen und Ratschlägen haben uns der unabhängige Monitor Larry Thompson und sein Team wirkungsvoll unterstützt sowie den Prozess maßgeblich beschleunigt. Unser Ziel dabei ist mehr Transparenz, eine offenerere Diskussionskultur, mehr Eigenverantwortung und eine größere Fehlertoleranz.

Larry Thompson sagt: „Volkswagen ist heute ein besseres Unternehmen als vor drei Jahren.“ Dieser Satz ist Teil der abschließenden Zertifizierung durch den Monitor. Wir haben mit seiner Hilfe ein neues Compliance-System entwickelt, ein Hinweisgebersystem eingeführt, sowie zahlreiche neue Prozesse, Goldenen Regeln für die Entwicklung und Integritätsgrundsätze festgelegt. Larry Thompson stellt zurecht auch fest: Es wird ständige Achtsamkeit erfordern, die neuen Strukturen und Prozesse nachhaltig zu leben. Integrität ist kein Projekt mit Anfang und Ende, sondern eine dauernde Aufgabe. Für seine enge Begleitung auf diesem Weg bin ich Larry Thompson und seinem ganzen Team dankbar.

Der radikale Wandel zum elektrischen und vernetzten Fahren: Volkswagen handelt.

---



Porsche Taycan Turbo S: Stromverbrauch kombiniert 28,5 kWh/100km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 0 g/km  
Audi e-tron S Sportback: Stromverbrauch kombiniert 28,1-26,4 kWh/100km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 0 g/km

Volkswagen ID.3: Stromverbrauch kombiniert 14,5 kWh/100km; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert 0 g/km  
SKODA ENYAQ iV 80: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 15,5; CO<sub>2</sub>-Emission in g/km: 0

Meine Damen und Herren,

die Transformation der individuellen Mobilität ist heute zentrales politisches und in vielen Volkswirtschaften auch wirtschaftliches Thema. Dabei ist der Wandel der Antriebstechnik der einfachere Umstieg, den die traditionellen Automobilhersteller bewältigen müssen. Viel weitreichender wird es sein, dass das Auto sich in den kommenden zehn Jahren zu einem vollvernetzten Mobilitätsdevice entwickelt.

Ein Mobilitätsdevice, das Menschen um ein Vielfaches sicherer, komfortabler und nachhaltiger an ihre Wunschorte bringt, das kontinuierlich Daten sammelt und seine Benutzer und deren Bedürfnisse besser verstehen lernt.

Volkswagen muss in der Lage sein, nicht nur die Transporthülle anzubieten, sondern auch das Gehirn, welches das Fahrzeug mit Künstlicher Intelligenz sicher steuert. Volkswagen will Auto, Gehirn und Dienste zusammenführen und ein einzigartiges Mobilitätserlebnis der neuen Zeit bieten.

Dieser Wandel wird viel herausfordernder als der Umstieg auf elektrische Antriebe. Wir benötigen Fähigkeiten, die es in unserer Industrie, auch in unserem wirtschaftlichen Ökosystem in Europa heute nicht gibt, die wir uns erschließen müssen.

Volkswagen muss sich wandeln von einer Sammlung wertvoller Marken, faszinierenden verbrennungsmotorisch angetriebenen Produkten, die mit höchster Ingenieurskunst die Kunden begeistern, zu einem Digitalunternehmen, das Millionen Mobilitätsdevices weltweit zuverlässig betreibt, mit den Kunden immer in Kontakt bleibt und Dienste, Komfort der Fahrzeuge und Sicherheit im Wochenrhythmus, besser täglich verbessert.

Auch im weiteren Verlauf von 2020 werden wir dafür wichtige Weichenstellungen tätigen.

Vielen Dank.