

Hauptversammlung 2021

Disclaimer

Die folgenden Präsentationen und die Äußerungen bzw. Erläuterungen in diesem Zusammenhang enthalten 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 aus den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen oder Rohstoffen ergeben oder die tatsächlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie von dem unterstellten Szenario abweichen, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die dargestellten Einschätzungen zu den wertbildenden Faktoren und zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

Wir passen zukunftsgerichtete Aussagen nicht nachträglich an. Solche Aussagen sind am Tag ihrer Veröffentlichung gültig und können sich überholen.

Diese Information stellt kein Angebot zum Tausch oder Verkauf oder zum Tausch oder Kauf von Wertpapieren dar.

Ordentliche Hauptversammlung 2021

22. Juli 2021

Dr. Herbert Diess

Vorstandsvorsitzender Volkswagen AG

Redemanuskript

- *Es gilt das gesprochene Wort* -

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,
sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Kolleginnen und Kollegen,

auch ich begrüße Sie herzlich zu unserer Hauptversammlung 2021. Heute bereits zum zweiten Mal virtuell. Vielen Dank für Ihr Interesse an Volkswagen.

Wir alle stehen noch unter dem Eindruck der Hochwasserkatastrophe in der vergangenen Woche. Mehr als 160 Menschen haben in den Fluten ihr Leben verloren. Viele stehen vor den Trümmern ihrer Existenz. Unser Mitgefühl gilt denjenigen, die Angehörige und Freunde verloren haben.

Auch in dieser Krise haben wir eine Welle der Hilfsbereitschaft erlebt. Volkswagen hat noch am Freitag eine Million Euro für die Soforthilfe an das Deutsche Rote Kreuz gespendet. Kolleginnen und Kollegen, die über ihre Ehrenämter in der Region im Einsatz sind, werden freigestellt.

Klimaforscher sagen es seit langem voraus: Der Klimawandel verschärft die Wetterextreme. Pro Grad Erwärmung kann die Luft sieben Prozent mehr Wasserdampf aufnehmen. Starkregen, der sich über Nacht in Flutwellen verwandelt und ganze Straßenzüge wegreißt, kann eine der Folgen sein.



Gerade hat die Europäische Kommission ihr Klimapaket „Fit for 55“ vorgestellt. Damit will die Europäische Union die Treibhausgasemissionen bis 2030 um mindestens 55 Prozent senken. E-Autos sollen dann rund 60 Prozent der Neuwagenflotte ausmachen.

Die Bekämpfung des Klimawandels ist eine Jahrhundertaufgabe. Für den Straßenverkehr gilt: Nur mit Elektromobilität können wir die CO₂-Emissionen in den nächsten 10 Jahren signifikant senken.

Volkswagen hat bereits vor sechs Jahren die Weichen gestellt. Unser Ziel: Weltmarktführer für E-Fahrzeuge werden. Mit 26 Prozent Marktanteil hat der Volkswagen Konzern im ersten Halbjahr in Europa mehr Elektro-Autos verkauft als jedes andere Unternehmen.



ID.4 GTX: Stromverbrauch in kWh/100 km: 16,3 (kombiniert); CO2-Emission in g/km: 0; Effizienzklasse: A+
 Q4 e-tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,2–15,8; CO2-Emissionen kombiniert in g/km: 0; Effizienzklasse: A+
 Taycan Turbo S: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,5; CO2-Emissionen kombiniert in g/km: 0; Effizienzklasse: A+

Das Jahr 2020 hat auch einen Wendepunkt in der Bevölkerung markiert. Mit dem Corona-Konjunkturpaket hat die deutsche Regierung die Kaufprämie für E-Autos verdoppelt. Seitdem sehen wir einen deutlichen Schub in der Elektromobilität. Auch weltweit steigt die Nachfrage: In den ersten sechs Monaten haben wir 171.000 vollelektrische Autos verkauft, doppelt so viele wie ein Jahr zuvor.



Wirtschaftlich stand das Jahr 2020 unter dem Einfluss der Corona-Pandemie. Unsere weltweit 660.000 Beschäftigten haben in der Krise Großes geleistet. Sie haben das Krisenmanagement unterstützt. Lieferketten stabilisiert. Und die Produktion am Laufen gehalten. Ein Einsatzteam unter der Leitung unseres Einkaufsvorstands Murat Aksel arbeitet bis heute unermüdlich daran, die Halbleiter-Engpässe in Grenzen zu halten. Auch sie sind eine Folge der Pandemie. Mein Dank gilt dem gesamten Team.

Unser Personalvorstand Gunnar Kilian trägt gemeinsam mit seinem Team Sorge für die Sicherheit unserer Mitarbeiter. Bereits heute haben wir 60.000 Menschen geimpft. Unser Ziel ist, neben Deutschland auch an allen anderen großen Konzernstandorten global Impfzentren aufzubauen. Wir werden unserer Verantwortung als einer der weltweit größten Arbeitgeber gerecht.



Im Jahr 2020 ging der Konzernumsatz pandemiebedingt um 11,8 Prozent auf 223 Milliarden Euro zurück. In der zweiten Jahreshälfte hat sich das Geschäft erholt. Allein im vierten Quartal konnten wir ein operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von 8,2 Milliarden Euro erwirtschaften. Das entspricht einer Umsatzrendite von 12,2 Prozent. Der ausgewiesene Netto-Cashflow im Automobilgeschäft betrug dank des

starken zweiten Halbjahrs 6,4 Milliarden Euro. Die Netto-Liquidität nahm 2020 um 5,5 Milliarden Euro auf 26,8 Milliarden Euro zu.

Trotz Corona konnten wir im Kalenderjahr 2020 ein solides Ergebnis erzielen. Der Vorstand und Aufsichtsrat schlagen unseren Aktionärinnen und Aktionären eine unveränderte Dividende von 4,80 Euro je Stammaktie und 4,86 Euro je Vorzugsaktie vor.

Auch im ersten Halbjahr dieses Jahres haben wir von der Erholung des Marktes profitiert. Die Auswirkungen der Halbleiter-Engpässe werden sich eher im zweiten Halbjahr bemerkbar machen.

Bis Ende Juni konnten wir die Auslieferungen um 28 Prozent auf rund fünf Millionen Fahrzeuge steigern. Nach vorläufigen Zahlen erwarten wir ein operatives Konzernergebnis von rund 11 Milliarden Euro. Beim ausgewiesenen Netto-Cashflow im Automobilgeschäft gehen wir von rund 10 Milliarden Euro aus.

Am 29. Juli werden wir unsere detaillierten Halbjahreszahlen präsentieren.

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Automobilindustrie wandelt sich. Weg vom Verbrennungsmotor hin zur E-Mobilität. Damit leistet unsere Branche einen wichtigen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels.

Aber nicht nur die Antriebsart des Autos verändert sich. Die Art und Weise, wie wir Autos nutzen, wird sich innerhalb des nächsten Jahrzehnts radikal verändern. Vergleichbar mit dem Wandel vom Festnetztelefon zum Smartphone.

Auch das Auto wird bis zum Jahr 2030 zum mobilen Endgerät. Allerdings ist die Funktionalität um ein Vielfaches komplexer als die unserer Smartphones. Auch die Anforderungen übersteigen die des Smartphones bei Weitem. Zum Beispiel bei der Gebrauchssicherheit.

Wir stehen vor einem Paradigmenwechsel. Die Erfahrungen und Parameter aus 100 Jahren Automobilgeschichte werden sich grundlegend verändern. Vor uns steht die größte Transformation seit der Umstellung von Pferdekutschen auf Automobile Anfang des 20. Jahrhunderts.

Es ist an der Zeit, dass wir uns neu erfinden.

Innerhalb der nächsten 10 Jahre wird das Auto nachhaltig, sicher, intelligent und schließlich autonom fahren.

Das Auto wird populärer denn je. Weil es für individuelle Freiheit steht und das Bedürfnis nach Mobilität befriedigt. Gerade in der Pandemie ist vielen von uns bewusst geworden, dass Mobilität ein Urbedürfnis des Menschen ist.

Enkelkinder können künftig ihre Großeltern besuchen, ohne dass Mama oder Papa sie fahren müssen. Sie selbst können während der Fahrt arbeiten. Mit Ihren Kindern spielen. Sich mit Freunden unterhalten. Filme ansehen. Oder Videospiele spielen.

Der Verkehr wird sicherer. Heute passieren die meisten Unfälle, weil Fahrerinnen oder Fahrer einen Fehler machen, abgelenkt oder übermüdet sind. Der virtuelle Fahrer wird sehr viel sicherer fahren als jeder Mensch.

Durch die Elektromobilität werden selbst SUVs umweltfreundlich. In vielen Regionen der Erde wird individuelle Mobilität erstmals erschwinglich. Gerade dort, wo elektrische Energie heute schon günstiger ist als Benzin.

Städte und Gemeinden werden Autos als Energiespeicher nutzen und damit Überkapazitäten ausgleichen. So wird das Fahren mit den Stromern auch noch billiger.

Auch das autonome Fahren wird über die Zeit verfügbar für Viele. Und günstiger. Weil die Kosten für Rechner, Software und Sensoren mit der Anzahl der Fahrzeuge rapide abnimmt.

Autonomes Fahren wird zum Massenmarkt.



Vor 9 Tagen haben wir unsere Strategie für das Jahr 2030 vorgestellt.

Sie ist unser Fahrplan für die größte Transformation auch in der Geschichte des Volkswagen Konzerns. VW Käfer und Golf haben das Lebensgefühl ganzer Generationen geprägt. Der AUDI Quattro und der Porsche 911 haben weltweit technologische Maßstäbe gesetzt.

Mit der ID. Familie, den AUDI e-trons oder dem Porsche Taycan haben wir jetzt die Basis für faszinierende, wertvolle und zukunftssichere Marken geschaffen.

Unsere Strategie heißt „NEW AUTO“. Denn wir sind überzeugt: Auch in Zukunft wird das Auto rund 85 Prozent des Verkehrs ausmachen. Ob gekauft, geleast, gemietet, als Car Sharing Auto geliehen oder autonom genutzt ist dabei zweitrangig.



Über die nächsten 10 Jahre wird sich unser Markt schrittweise verändern. Der Verbrenner-Markt wird um mehr als 20 Prozent schrumpfen. Deshalb werden wir die Effizienz in unserem Verbrenner-Geschäft weiter steigern. Wir werden unsere Fixkosten in den nächsten zwei Jahren um fünf Prozent senken. Im selben Zeitraum wollen wir die Materialkosten um sieben Prozent reduzieren. Auch unser Portfolio von Modellen und Antriebssträngen verschlanken wir weiter.

Wir werden weiterhin hohe Cashflows erwirtschaften. Um die Transformation zu finanzieren.

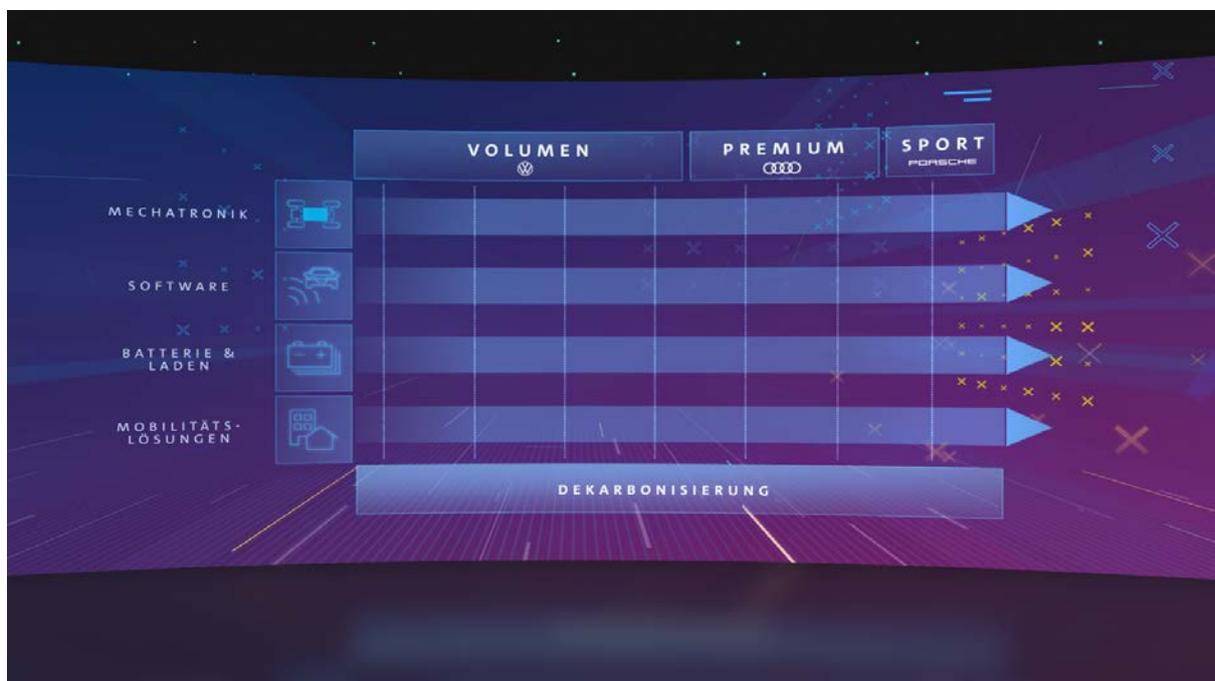
Wir gehen davon aus, dass unsere Margen in der E-Mobilität und im Verbrenner-Geschäft bereits in zwei bis drei Jahren auf demselben Niveau liegen werden. Bis 2030 wird der weltweite Markt für Elektrofahrzeuge die Verbrenner auch beim Absatz eingeholt haben. E-Autos werden dann deutlich günstiger als Verbrenner sein.

Wir haben das Ziel, unsere Profitabilität weiter zu steigern. Dazu trägt auch die tiefere Wertschöpfung in den neuen Geschäftsfeldern Batterie und Laden bei. Auch der direkte Kundenkontakt wird eine wichtige Rolle spielen.

Damit können wir unseren Kundinnen und Kunden fortlaufend neue Leistungen anbieten und sie so länger an uns binden.

Wir sind ambitionierter: Als Grundlage für unsere jährliche Planungsrunde im November haben wir die Spanne für die operative Umsatzrendite bis 2025 von 7 bis 8 auf jetzt 8 bis 9 Prozent angehoben.

Bis 2030 gehen wir davon aus, dass sich der weltweite Mobilitätsmarkt von heute 2 Billionen Euro auf 5 Billionen Euro mehr als verdoppeln wird.



Innovationsfähigkeit, Technologiekompetenz, Geschwindigkeit und Größe werden in diesem Markt wichtiger. Mit unserer Fähigkeit, Plattformen global zu skalieren, wollen wir unsere Marktanteile in der E-Mobilität noch ausbauen.

Eine Stärke des Volkswagen Konzerns sind seine einzigartigen Marken. Unsere Marken haben über Jahrzehnte Profil und Kundenvertrauen aufgebaut. Sie sind wichtig für die Kaufentscheidung. Auch im Jahr 2030 werden Markendifferenzierung, Design und ein erstklassiges Kundenerlebnis eine herausragende Rolle bei der Kauf- oder Nutzungsentscheidung spielen. Die Unterschiede werden dabei immer stärker durch Software und Services definiert.

Unsere Marken haben wir in starken Markengruppen zusammengefasst. Wir wollen sie weiterentwickeln und modernisieren. Mit einem klaren Leistungsversprechen und maßgeschneiderten Kundenlösungen.



AUDI hat die Führung der Premium-Marken übernommen. Mit Markus Duesmann und seinem Team an der Spitze ist das Portfolio von AUDI, Bentley, Lamborghini und Ducati jetzt effizient organisiert.

Kein anderer Premiumhersteller bietet ein vergleichbares Angebot an E-Autos: Der AUDI e-tron ist der erste vollelektrische Premium-SUV der Branche. Der Q4 e-tron¹ der erste AUDI, der auf dem konzernweiten Elektro-Baukasten MEB aufbaut. Der neue AUDI e-tron GT² besticht mit beeindruckender Performance und Design.

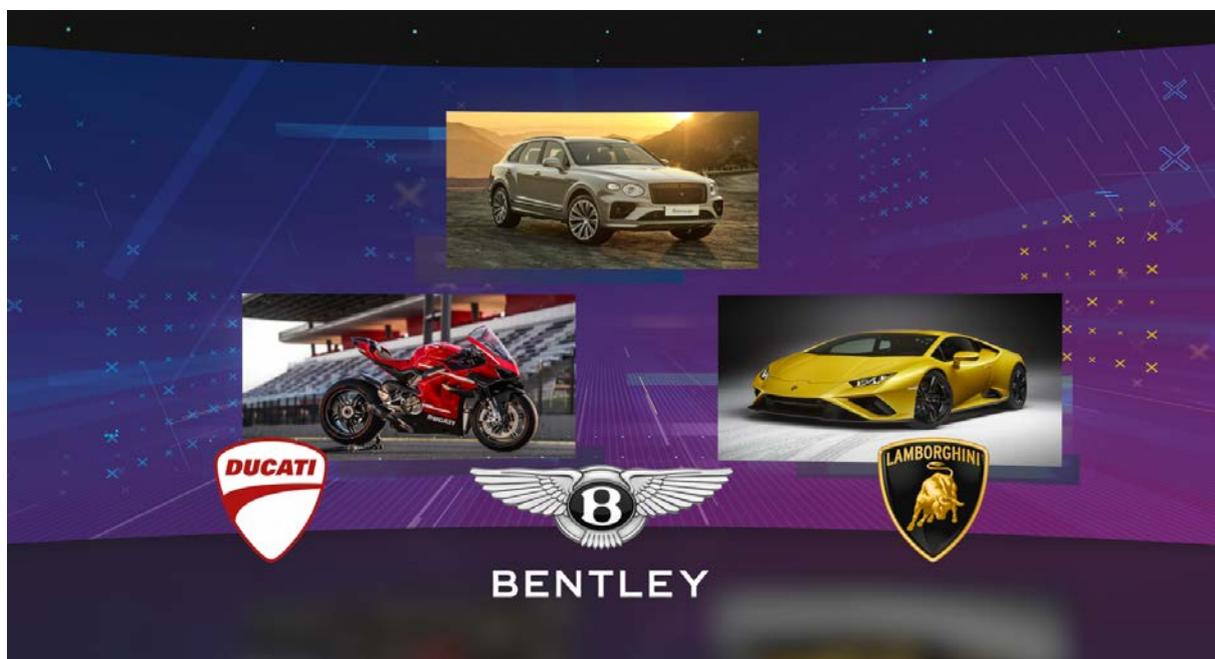
Allein im ersten Halbjahr steigerte AUDI die Auslieferungen um 39 Prozent auf 982.000 Fahrzeuge. Das erfolgreichste erste Halbjahr in seiner Geschichte.

¹ Q4 e-tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,2–15,8; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; Effizienzklasse: A+

² e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–18,8; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; Effizienzklasse: A+

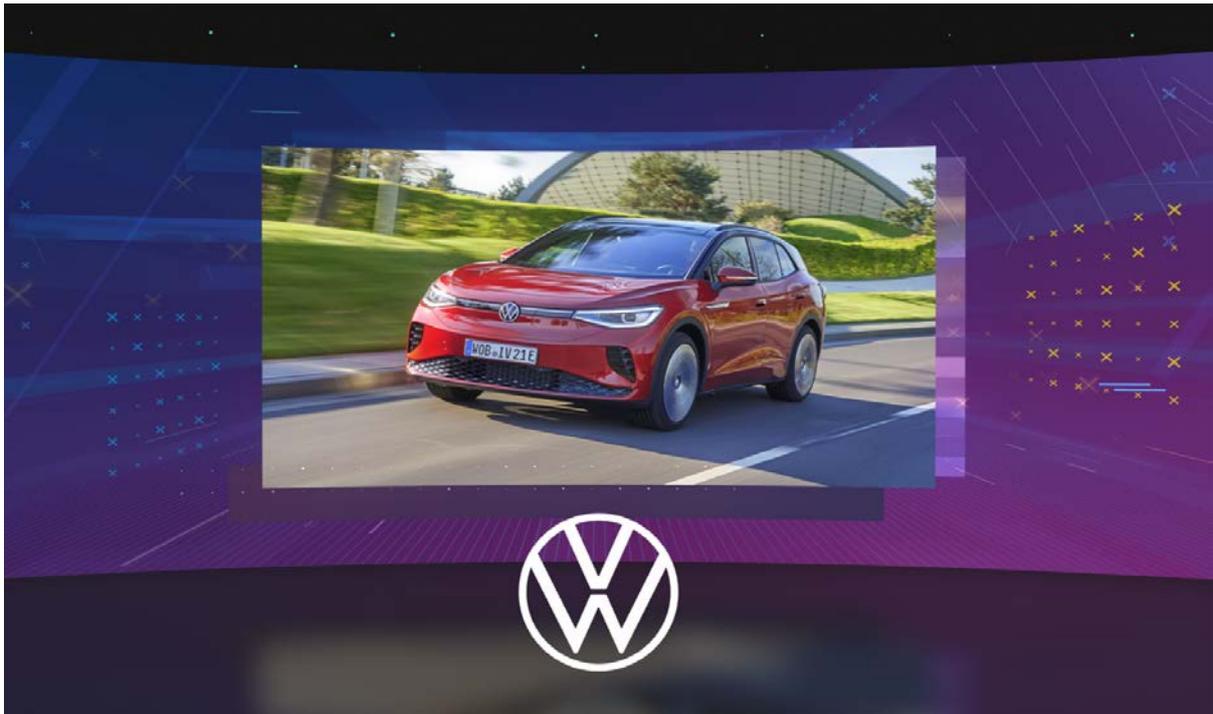
Das Hightech-Projekt Artemis wird das erste Auto sein, in dem das konzerneigene Betriebssystem VW.OS zum Einsatz kommt. Vollelektrisch und bereit für das autonome Fahren. Damit entwickelt AUDI einmal mehr die modernste Technologie für den gesamten Konzern.

AUDI wird die Technologie auch im fortschrittlichsten Luxus-Bentley einsetzen. Und so in Segmente vordringen, die für die Marke bisher nicht zugänglich waren. AUDI kann seine Technologie in einem noch höheren Preissegment positionieren. Und von höheren Skalen profitieren.



Bentayga Hybrid: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,4; CO2-Emissionen kombiniert in g/km: 77
Superleggera V4: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8; CO2-Emissionen kombiniert in g/km: 185
Huracán: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 14,2 – 13,7 (WLTP); CO2-Emissionen kombiniert in g/km: 338 - 330

Bentley, Lamborghini und Ducati haben wir bei Audi zu einem schlagkräftigen Markenportfolio zusammengeführt. So können wir die Synergien im Premiumsegment noch besser nutzen.



ID.4 GTX: Stromverbrauch in kWh/100 km: 16,3 (kombiniert); CO2-Emission in g/km: 0; Effizienzklasse: A+

Die Marke Volkswagen unter der Leitung von Ralf Brandstätter führt das Volumen-Segment mit ŠKODA, SEAT und CUPRA und den Volkswagen Nutzfahrzeugen.

Im ersten Halbjahr hat Volkswagen eine halbe Million Autos mehr ausgeliefert als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum.



Im Heimatmarkt Deutschland konnte Volkswagen den Marktanteil auf rund 20 Prozent ausbauen. Das ist die stärkste Marktposition seit 2016. Die vier meist verkauften Autos in Deutschland waren Golf und Tiguan, gefolgt von Passat und T-Roc.

Auch Volkswagen treibt die Elektrifizierung seines Produktportfolios kraftvoll voran. Mit dem konzernweiten Elektro-Baukasten MEB wird Volkswagen bis 2025 Marktführer im Volumensegment sein.



Mit der breiten ID.-Familie mit dem ID.3, ID.4, ID.5³ und ID.6⁴ sowie dem Bulli-Nachfolger ID. BUZZ⁵ baut Volkswagen das bisher umfassendste Elektro-Portfolio der Branche auf.

Bis heute haben mehr als 110.000 Kundinnen und Kunden einen ID.3 bestellt. Der ID.4 hat fünf Monate nach seiner Markteinführung bereits die Marke von 50.000 durchbrochen. Und liegt aktuell bei 57.000 Bestellungen. Dabei gehen zwei Drittel

³ Fahrzeug steht noch nicht zum Verkauf

⁴ Fahrzeug wird in Europa nicht verkauft

⁵ Konzeptfahrzeug

nach Europa. Das restliche Drittel zur Hälfte in die USA und zur Hälfte nach China. Der ID.4 ist ein Weltauto.

Gebaut werden ID.3 und ID.4 unter anderem in Zwickau. Der Standort ist mittlerweile ein bilanziell CO2-neutrales Werk für mehrere Marken. Für die E-Autos von VW, AUDI und CUPRA.

Auch der Standort Wolfsburg wird in den nächsten Jahren für die E-Mobilität umgerüstet. Das Auto mit dem Projektnamen Trinity wird vollelektrisch mit Funktionen für das autonome Fahren. Damit bringt Volkswagen die Artemis-Technologie von AUDI in das Volumensegment. Wie schon beim E-Antrieb mit dem Elektro-Baukasten MEB.



Der CUPRA BORN⁶ ist ein emotionales Auto, das auf dem Elektro-Baukasten MEB aufbaut. Das Elektroauto ist Teil des 5 Milliarden Euro Investitionsplans, den SEAT und CUPRA für die E-Mobilität im vergangenen Jahr präsentiert haben.

⁶ CUPRA Born: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 15,4; CO2-Emissionen in g/km: 0; Effizienzklasse: A+

Mit dem CUPRA Formentor hat die Marke ein attraktives Modellportfolio. SEAT hat im ersten Halbjahr die Auslieferungen um 45 Prozent auf 281.000 gesteigert.



Auch die ŠKODA Produktoffensive geht weiter. Der neue OCTAVIA ist mit Hybrid-Antrieben und seiner Internetfähigkeit das Vorbild seiner Klasse. Mit dem ENYAQ ist ŠKODA in die Ära der E-Mobilität vorgestoßen. Die Auslieferungen stiegen im ersten Halbjahr um 21 Prozent auf 515.000 Fahrzeuge.

International hat ŠKODA in diesem Jahr die Verantwortung für die Märkte Russland und Nordafrika übernommen.



Grand California 680 – Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,4 – 8,3; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 248 – 218;
Effizienzklasse: B – A

Volkswagen Nutzfahrzeuge entwickelt sich mehr und mehr zu einer Lifestyle-Marke. Der neue T7 ist innovativ und digital, komfortabel und funktional. Im nächsten Jahr bringen wir unser bislang emotionalstes Elektrofahrzeug auf den Markt, den ID. Buzz⁷. Mit dem ID. Buzz AD⁸ wird Volkswagen Nutzfahrzeuge die Zukunft der autonomen Robotaxis vorbereiten.

Durch die Kooperation mit FORD wird Volkswagen Nutzfahrzeuge erstmals wirklich wettbewerbsfähig im Bereich der leichten Nutzfahrzeuge.

⁷ Konzeptfahrzeug

⁸ Konzeptfahrzeug



Taycan Turbo S: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,5; CO2-Emissionen kombiniert in g/km: 0; Effizienzklasse: A+

Porsche spielt mit nachhaltigen Gewinn-Margen von über 15 Prozent in einer eigenen Liga. Sogar in einem schwierigen Jahr 2020 hat Porsche seine zweistellige Profitabilität aufrechterhalten.

Die Marke ist stärker als je zuvor. Der Taycan ist der erste vollelektrische Sportwagen der Marke. Der Auftragsbestand liegt aktuell bei vier bis fünf Monaten.

Porsche hat insgesamt früh auf E-Mobilität gesetzt und will bis 2030 sein Portfolio zu 80 Prozent elektrifizieren. Zu diesem Zeitpunkt soll Porsche auch bilanziell klimaneutral sein.

In der Markengruppe Sport, unter der Leitung von Oliver Blume, hat Porsche die Zukunft von Bugatti neu definiert. Porsche hat die Expertise von Bugatti im Hypercar-Geschäft mit der Elektrifizierungskompetenz von Rimac zusammengeführt.



TRATON erzielt im ersten Halbjahr einen Umsatz von voraussichtlich 13,6 Milliarden Euro. Und erreicht damit das Niveau des gleichen Zeitraums im Vorkrisenjahr 2019. Der Auftragseingang lag mit 170.000 Fahrzeugen im ersten Halbjahr auf Rekordniveau.

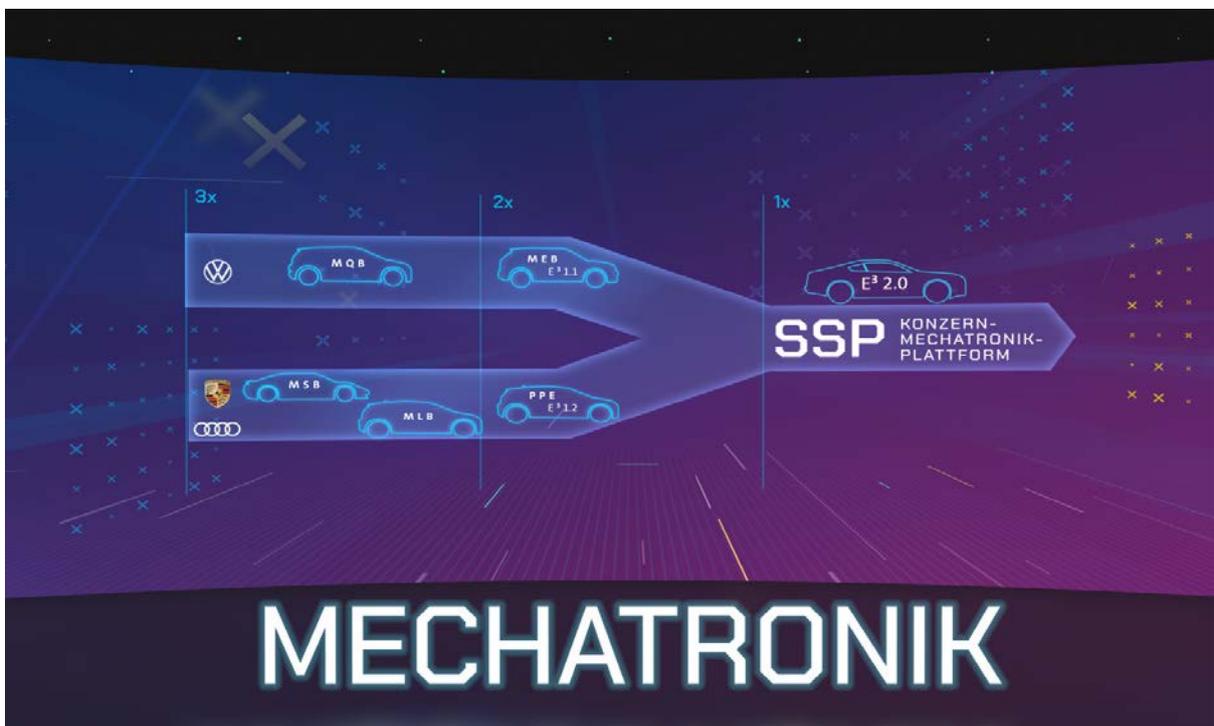
Durch die Übernahme von Navistar hat TRATON seine globale Präsenz weiter ausgebaut. Damit ist das Unternehmen auf der Zielgeraden seiner Global-Champion-Strategie. Künftig wird TRATON den chinesischen Markt verstärkt in den Fokus nehmen.

Auch bei der Elektromobilität will unsere Nutzfahrzeugsparte weiter beschleunigen. Bis zum Jahr 2025 wird TRATON insgesamt 1,6 Milliarden Euro in die Forschung und Entwicklung der E-Mobilität investieren.

Im polnischen MAN-Werk in Starachowice haben wir im Oktober 2020 die Serienproduktion für batterieelektrische Stadtbusse erfolgreich gestartet. Der vollelektrische Lion's City E ist bereits in Hamburg und anderen europäischen Städten unterwegs.



Die Marken des Volkswagen Konzerns werden in der neuen Welt der Mobilität noch stärker von einheitlichen Technologie-Plattformen profitieren. Sie bieten die neueste Technologie mit hoher Qualität und wettbewerbsfähigen Kosten für die weltweite Anwendung.



Die mechatronische Plattform bildet das technische Fundament des Autos: Chassis, Antriebe und die Elektronik-Architektur. Ab dem Jahr 2026 werden nur noch E-Fahrzeuge auf der Einheitsplattform anlaufen.

Aktuell planen wir, mehr als 40 Millionen Autos darauf zu produzieren. In allen Segmenten, für alle Modelle und die gesamte Design-Vielfalt der Konzernmarken. Und natürlich auch für andere Hersteller, die unsere Plattform nutzen möchten.

In Wolfsburg investieren wir 800 Millionen Euro in ein neues Entwicklungszentrum. Dort werden unsere Ingenieure die Plattform im modernen Arbeitsumfeld entwickeln.



Mit unserer Software-Plattform wollen wir das Auto nahtlos in das digitale Ökosystem unserer Kundinnen und Kunden einbinden. Damit stellen wir sicher, dass wir die Autos überall und zu jedem Zeitpunkt updaten können.

Dafür haben wir bereits vor einem Jahr unsere IT-Spezialisten von AUDI, Porsche und Volkswagen in einer agilen, unabhängigen Einheit zusammengeführt. Der heutigen CARIAD.

Zusätzlich haben wir 1.000 Softwareentwickler neu eingestellt. Rund fünfzehn Softwareunternehmen haben wir bereits in die CARIAD integriert.

Dank der Softwarelösungen von CARIAD kann Volkswagen schon heute wie beim Smartphone automatische Software-Updates anbieten.



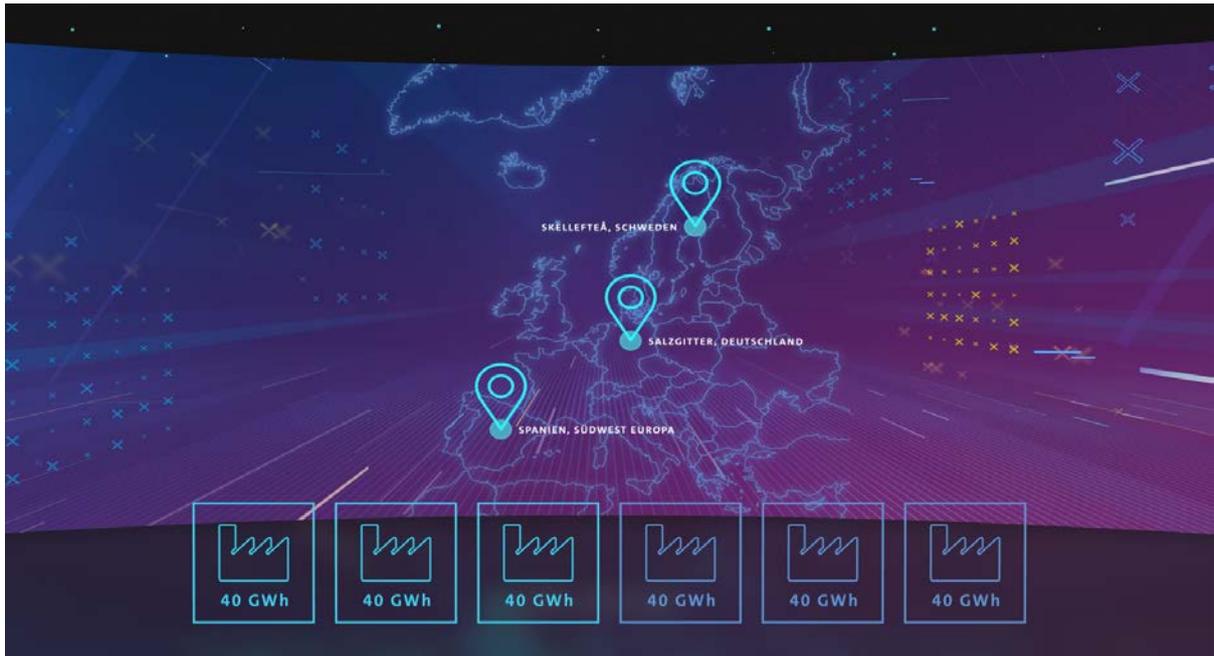
Mit der CARIAD wollen wir bis 2030 die führende Software-Alternative zu Tesla und Google entwickeln. Bis dahin sollen rund 40 Millionen Fahrzeuge unser eigenes Betriebssystem nutzen. So können wir tagtäglich neue Dienste anbieten.



Mit der Elektrifizierung unserer Fahrzeugflotte bauen wir die Kernkompetenzen für neue Geschäftsfelder auf: Batterie-Technologie sowie Laden und Energie.

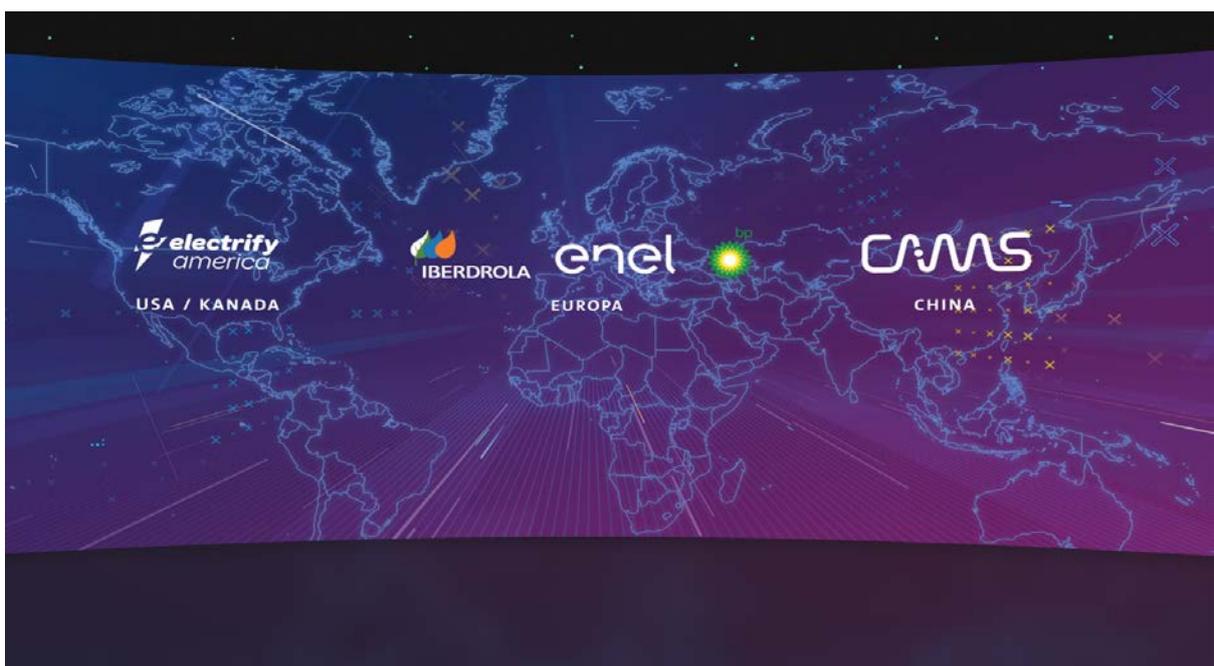
Kernelement unserer Batteriestrategie ist die Einheitszelle. Ein einheitliches Zellformat, das bis 2030 bis zu 80 Prozent unserer E-Fahrzeuge abdecken wird.

Gemeinsam mit seinen Partnern wird Volkswagen einer der größten Batteriezell-Hersteller weltweit sein. So sichern wir unseren Batteriezellbedarf über 2025 hinaus ab.



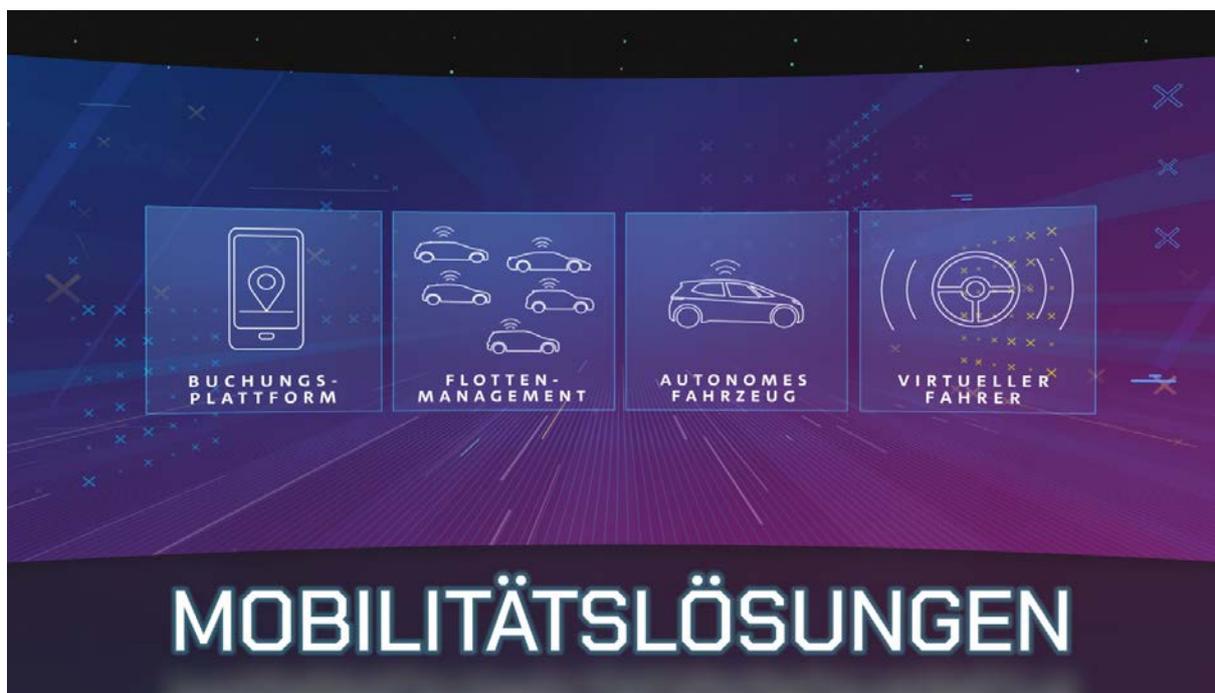
In Europa sollen bis Ende des Jahrzehnts sechs Gigafabriken entstehen. Die ersten beiden im schwedischen Skellefteå und in Salzgitter. Die dritte voraussichtlich in Spanien als tragende Säule unserer Elektrostrategie.

Um die Zellfertigung in Salzgitter zu industrialisieren, haben wir vor zwei Wochen unsere Partnerschaft mit dem chinesischen Batteriehersteller Gotion High-Tech ausgeweitet.



Auch den weltweiten Ausbau des öffentlichen Schnellladenetzes treibt Volkswagen voran. In Europa haben wir dazu Kooperationen mit den Energieunternehmen BP für Deutschland und Iberdrola für Spanien vereinbart. Mit Enel haben wir vor wenigen Tagen ein Gemeinschaftsunternehmen gegründet, um in Italien bis 2025 ein Schnelllade-Netzwerk aufzubauen.

Mit Electrify America in den USA und dem Joint-Venture CAMS in China baut Volkswagen auch international das Ladenetz aus.



Auch die Mobilitätsdienstleistungen werden in Zeiten der Plattform-Ökonomie zunehmend an Bedeutung gewinnen. Die Basis dafür bieten große Mengen an Daten. Auf dieser Grundlage können wir unseren Kundinnen und Kunden zu jeder Zeit das passende Angebot machen.

Künftig wird das Geschäftsmodell aus vier Säulen bestehen:

- Eine Buchungsplattform, die ähnlich wie bei Hotels, Angebot und Nachfrage abgleicht. Dort werden Kundendaten gespeichert und Zahlungen abgewickelt. Solche Plattformen können sehr profitabel betrieben werden.

- Der Betrieb der Flotte. Ein Dienstleistungsgeschäft, das wir aktuell mit unserer Marke MOIA in Hamburg erproben.
- Das autonome Fahrzeug. Unser erstes Auto wird der ID. BUZZ AD⁹ sein, mit dem wir noch dieses Jahr die Tests am Münchner Flughafen beginnen.
- Und der virtuelle Fahrer, den wir in unserem Gemeinschaftsunternehmen Argo.AI gemeinsam mit Ford entwickeln. Das bis dato komplexeste Softwaresystem der Welt. Das System ist ein aktives neuronales Netzwerk, das kontinuierlich lernt. Auch eine solche künstliche Intelligenz hat das Potenzial, sehr profitabel zu sein.

Unsere beiden Heimatmärkte Europa und China werden ebenso wie die USA auch 2030 unsere wichtigsten Märkte sein. Europa kann Vorreiter beim Klimaschutz werden. Die USA und China werden weiterhin Technologietreiber sein.



In den USA haben wir mit dem Biden-Plan eine historische Chance, unseren Marktanteil zu verdoppeln.

⁹ Konzeptfahrzeug

Bis zum Jahr 2025 wollen wir unser offenes Ladenetz ausweiten. Und mehr als 1.800 Schnellladestationen und 10.000 Ladepunkte installieren. Unser Werk in Chattanooga rüsten wir für die E-Mobilität um.

Den ID.4 haben wir seit März über 6.000 Mal verkauft. Mit dem ID. BUZZ¹⁰ werden wir nach 30 Jahren das Comeback des legendären Flower-Power-Bullis der Siebziger Jahre feiern. Damit werden wir die Marke emotional aufladen und unsere Elektrokampagne in den USA verstärken.



China wird bis Ende 2030 eine zentrale Rolle für den Erfolg unserer gesamten Strategie spielen. In den vergangenen Jahrzehnten waren wir unangefochtener Marktführer in China. Auch im ersten Halbjahr haben wir unsere Position mit 18 Prozent Marktanteil gehalten. Bei hoher Profitabilität.

Unser Ziel ist es, diese Position auch in der elektrischen Welt zu erreichen.

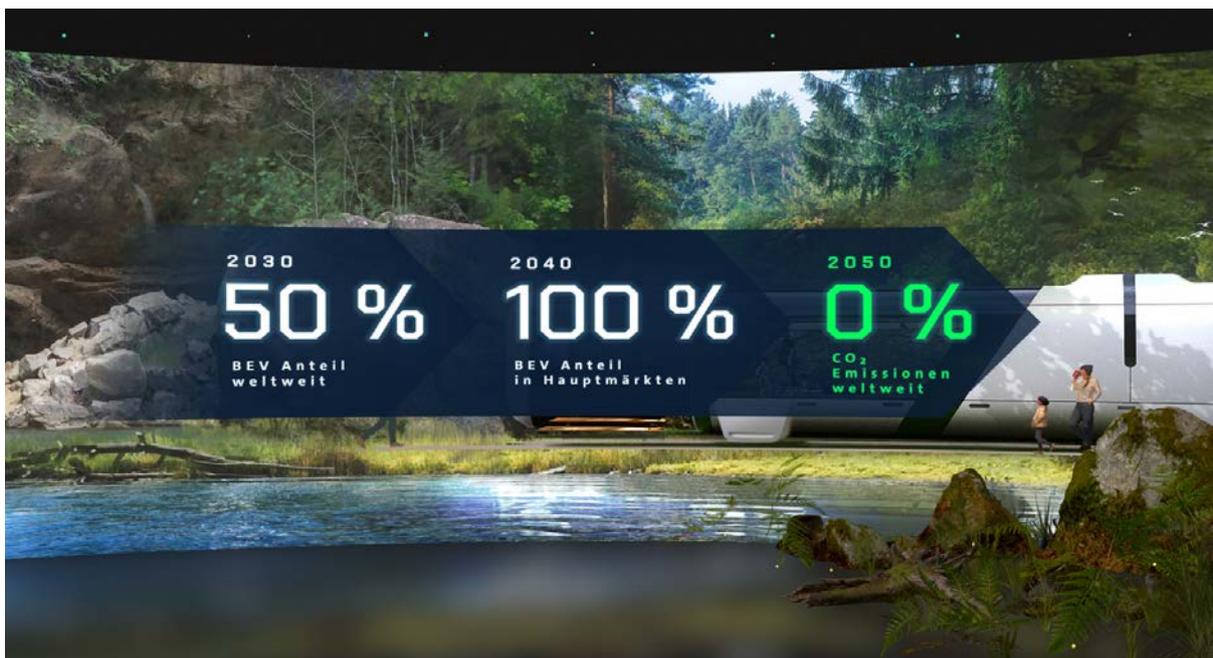
Dazu haben wir uns erstmals Mehrheitsbeteiligungen für AUDI und Volkswagen an E-Mobilitätsunternehmen gesichert. Unser wichtigstes E Joint-Venture Volkswagen Anhui stärken wir mit einer neuen Fabrik und einem neuem Forschungs- und Entwicklungszentrum. Die ID. Verkäufe werden sich im Vergleich zum Vormonat voraussichtlich verdoppeln – von rund 3.000 im Juni auf etwa 6.000 im Juli.

¹⁰ Konzeptfahrzeug

Die ersten Verkaufszahlen für den ID.6¹¹ sind vielversprechend. Bis Ende des Jahres wollen wir zwischen 80 und 100.000 Elektroautos der ID.-Familie in China verkaufen.

In Changchun wird AUDI in einem Joint Venture mit FAW ab 2024 Elektrofahrzeuge produzieren. Das Pandemiejahr 2020 hatte AUDI mit einem Verkaufsrekord abgeschlossen. Das fünfte Jahr in Folge.

Mit unserer Beteiligung an Gotion haben wir in die lokale Batterieherstellung investiert. Und wir bauen mit der CARIAD gezielt unsere Softwarefähigkeiten auch in China aus. Um digitale Lösungen speziell für unsere chinesischen Kundinnen und Kunden anbieten zu können.



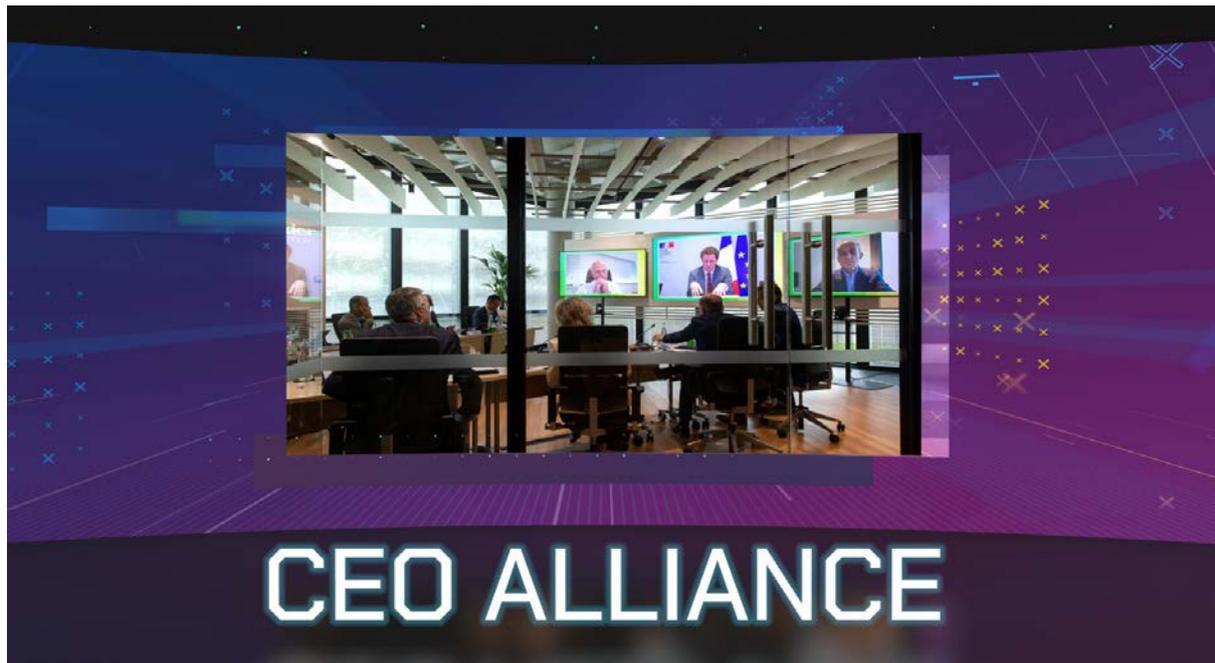
Als einer der größten Autobauer der Welt wollen wir unserer Verantwortung bei der Bekämpfung des Klimawandels gerecht werden.

Unser Ziel ist, den durchschnittlichen CO₂-Fußabdruck pro Auto über den gesamten Lebenszyklus bis 2030 um 30 Prozent auf 34 Tonnen CO₂ zu reduzieren.

¹¹ Fahrzeug wird nicht in Europa verkauft

Bis dahin erwarten wir, dass der weltweite Anteil der Verkäufe von Elektrofahrzeugen auf rund 50 Prozent steigen wird.

In einigen Regionen werden Verbrenner noch länger verkauft werden. Der Wechsel zur E-Mobilität erfolgt weltweit unterschiedlich schnell. Wesentlich dafür sind die lokale Gesetzgebung und die Verfügbarkeit von sauberer, CO2-freier Primärenergie.



Im Jahr 2020 haben wir die CEO Alliance mitgegründet. Dort erarbeiten wir mit 11 anderen europäischen Industrieunternehmen branchenübergreifende Lösungen zur Unterstützung des EU Green Deals. Mit der CEO Alliance sprechen wir uns erstmals gemeinsam für eine CO2-Bepreisung über Branchen- und Ländergrenzen hinweg aus.

Auch unsere Zusammenarbeit mit dem Volkswagen Nachhaltigkeitsbeirat haben wir im vergangenen Jahr um zwei Jahre verlängert.

Liebe Damen und Herren,

individuelle Mobilität steht vor einer glänzenden Zukunft. Im Jahr 2030 werden die Menschen die Erfahrung, sich sicher, komfortabel und nachhaltig fahren zu lassen, nicht mehr missen wollen. Ebenso, wie heute niemand mehr auf sein Smartphone verzichten möchte.

Mit unseren starken Marken und weltweiten Technologieplattformen haben wir einen klaren Plan, um auch in der neuen Welt der Mobilität eine führende Rolle zu spielen.

Das neue Vorstandsteam ist kompetent und hoch motiviert. Bereit, die Themen kraftvoll voranzutreiben. Mit Freude an einer Mobilität für die nächsten Generationen. Entsprechend unserer Bestimmung: Mobility for generations to come. Vielen Dank dafür!

Persönlich bedanke ich mich bei unseren Anteilseignern, den Familien Porsche und Piech, dem Land Niedersachsen und dem Emirat Qatar ebenso wie bei unseren Arbeitnehmervertretern für das Vertrauen, das sie mit dem neuen Vertrag für weitere vier Jahre in mich setzen.

Eine Transformation in diesem Tempo wäre ohne eine verlässliche Beziehung zwischen Arbeitnehmervertretung und Unternehmensführung nicht möglich. Ich bin überzeugt, dass wir mit Daniela Cavallo an der Spitze des Betriebsrats unsere erfolgreiche Arbeit auf einer soliden Vertrauensbasis fortsetzen werden.

Auch Ihnen, liebe Aktionärinnen und Aktionäre danke ich für Ihr Vertrauen.

Begleiten Sie uns weiter auf unserem Weg!

Vielen Dank