

Umsetzungsplan Klimaziel 2030

Scope 3, Kategorie 11 – Nutzungsphase von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Volkswagen AG

Darlegung unter Berücksichtigung der EmpCo-Anforderungen der Ziele, des Zielpfades, der Maßnahmen, Ressourcen, Risiken und Fortschrittskontrolle.

Der Umsetzungsplan unterliegt einem fortlaufenden Monitoring. Bei wesentlichen Änderungen der zugrunde liegenden Annahmen, Rahmenbedingungen oder Erkenntnisse kann der Umsetzungsplan angepasst werden.

Version: V1.0
Date: 18.09.2026

Inhaltsverzeichnis

Abschnitt
1. Zielsetzung und Geltungsbereich
2. Ausgangslage und Zielpfad
3. Quantifizierte Wirkungslogik der Maßnahmen
4. Maßnahmenprogramm
5. Meilensteine und Deliverables
6. Ressourcen und Verantwortlichkeiten
7. KPI- und Monitoring-System
8. Risiken und Szenarien
9. Externe Validierung

Umsetzungsplan für das Klimaziel 2030

Scope 3, Kategorie 11 – Nutzungsphase von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen

Ziel: Der Volkswagen Konzern verfolgt ein durch die Science Based Targets initiative (SBTi) validiertes Ziel: Bis 2030 wollen wir die durchschnittlichen CO₂e-Emissionen der Nutzungsphase von erfassten Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (Scope 3, Kategorie 11) pro gefahrenem Kilometer um 30% gegenüber dem Basisjahr 2018 reduzieren.

Kerndatum	Festlegung
Basisjahr	2018
Zieljahr	2030
Zielniveau	–30 % gegenüber 2018, pro gefahrenem Kilometer
Abgedeckter Emissionsumfang	Scope 3, Kategorie 11 gemäß GHG Protocol (Greenhouse Gas Protocol) von verkauften Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (Light Duty Vehicles) des Konzerns
Abgedeckte Marken	Volkswagen Pkw, Škoda, SEAT/CUPRA, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Bentley, Lamborghini, Porsche und Jetta
Erreichter Stand 2025	Ca. –17 % ¹⁾
Verbleibende Lücke	Ca. 13 Prozentpunkte
Zielvalidierung	durch Science Based Targets initiative (SBTi) validiertes Klimaziel (2022)

1) Datengrundlage für die Berechnung der ca. 17 % sind die Scope-3-Emissionen für die Nutzungsphase für 2018 und 2025, die vor der Veröffentlichung im Geschäftsbericht 2025 zum Zwecke der dortigen Veröffentlichung validiert wurden. Die Umrechnung dieser Werte in den Reduktionsprozentsatz von ca. 17 % wurde jedoch nicht separat validiert und steht unter dem Vorbehalt etwaiger künftiger Rekalkulationen gemäß festgelegter Methodik.

1 Zielsetzung und Geltungsbereich

1.1 Umweltbezogene Zielsetzung

Der Volkswagen Konzern verfolgt das Ziel, die durchschnittlichen CO₂e-Emissionen der Nutzungsphase der erfassten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge bis 2030 um 30 % gegenüber dem Basisjahr 2018 pro gefahrenem Kilometer zu verringern. Das Ziel ist intensitätsbezogen, bezieht sich auf Scope 3, Kategorie 11 gemäß Greenhouse Gas Protocol (GHG Protocol), und wurde durch die SBTi (Science Based Targets initiative) validiert. Die SBTi ist eine private Initiative, die unternehmerische Klimaziele anhand ihrer zum Zeitpunkt der Validierung geltenden Kriterien überprüft. Das Ziel ist eine freiwillige unternehmerische Zielsetzung; es beruht nicht auf einer rechtlichen Verpflichtung und begründet keine solche. Die rechtlichen Anforderungen an die CO₂-Emissionen der Fahrzeuge ergeben sich unabhängig davon aus der jeweils geltenden Fahrzeug- und Flottenregulierung. Der Umsetzungsplan legt Zielpfad, Maßnahmen, Ressourcen, Risiken, Monitoring und externe Validierung dar.

1.2 Geltungsbereich und Bilanzierungslogik

- Erfasste Fahrzeuggruppen: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Aktuell sind die folgenden Marken im Konzern enthalten: Volkswagen Pkw, Škoda, SEAT/CUPRA, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Bentley, Lamborghini, Porsche und Jetta.
- Kennzahl: durchschnittliche Scope-3-Nutzungsphasenemissionen (Kategorie 11) pro Kilometer und Fahrzeug; Index 2018 = 100.
- Methodik, Datenquellen, Annahmen zur Lebensfahrleistung, Energieverbräuche, Kraftstoff- und Stromemissionsfaktoren sowie Änderungen der Methodik werden jährlich auf Aktualität geprüft und in internen Entscheidungsvorlagen dokumentiert.
- Neuberechnungen des Basisjahres oder der Fortschrittswerte erfolgen nach einer vorab definierten Rekalkulations-Policy und werden einschließlich Wirkung erläutert.
- Wesentliche Ausschlüsse, Änderungen des Konsolidierungskreises sowie relevante Akquisitionen oder Veräußerungen sollen in internen Entscheidungsvorlagen dokumentiert und hinsichtlich ihrer Wirkung auf Zielpfad und Vergleichbarkeit bewertet werden.

1.3 CO₂e-Berechnungsmethode

Die CO₂e-Emissionen umfassen die Well-to-Wheel-Emissionen aller im jeweiligen Jahr produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge (seit 2025 inklusive Auftragsproduktion) bei einer standardmäßig angenommenen Lebenslaufleistung von 200.000 km. Die Berechnung beruht – seit 2025 anstelle von gewichteten mittleren Flottenemissionen – auf den durchschnittlichen antriebspezifischen Flottenemissionen (g CO₂/km) und den durchschnittlichen elektrischen Energieverbräuchen in den Hauptmärkten Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und den USA nach den aktuell gesetzlich geltenden Fahrzyklen. Für die Berechnung der entsprechenden Well-to-Tank-Emissionen werden regionsspezifische Emissionsfaktoren für Kraftstoff- und Stromlieferketten aus einer repräsentativen generischen Datenbank verwendet (seit 2025 nach IPCC AR6). Die DKI⁽²⁾-Berechnung beziehungsweise ausgewählte zugrunde liegende Methodik- und Datenbestandteile werden im Rahmen der Geschäftsberichtsprüfung durch Ernst & Young und TÜV NORD CERT GmbH überprüft.

Das GHG Protocol sieht eine Rekalkulation von Emissionen vor, wenn sich wesentliche neue Erkenntnisse oder Veränderungen ergeben haben. Es kann unterschiedliche Gründe geben, die

Emissionen vergangener Jahre neu zu bewerten, um einen fairen Vergleich mit aktuellen Emissionen zu ermöglichen: Strukturelle Änderungen des Unternehmens, Änderungen der Berechnungsmethode, Steigerung der Genauigkeit von Emissionsfaktoren, Aktivitätsdaten oder Erkenntnisse über signifikante Fehler. Im Volkswagen Konzern werden Berechnungsänderungen einmal jährlich in einem festgelegten Prozess entschieden.

Geänderte Berechnungsprämissen werden für die Rekalkulation grundsätzlich berücksichtigt, wenn der erwartete Gesamteffekt auf den DKI²⁾ mehr als 0,1 t CO₂e pro Fahrzeug oder auf eine Kategorie der Scope-3-THG-Emissionen mehr als 1 Mio. t CO₂e im Basisjahr der aktuellen Klimaschutzziele (2018) beträgt. Auf Basis der beschlossenen Prämissenänderungen werden die DKI²⁾-Werte für die Jahre zwischen 2018 und dem letzten Berichtsjahr neu berechnet.

2) DKI (Dekarbonisierungsindex): Treibhausgasemissionen entlang der Wertschöpfungskette eines Fahrzeuges.

1.4 Charakter des Dokuments

Dieser Umsetzungsplan informiert Verbraucher über eine freiwillige unternehmerische Zielsetzung und die zu ihrer Erreichung geplanten Maßnahmen. Er ist nicht der Übergangsplan nach den Vorschriften über die Nachhaltigkeitsberichterstattung (Art. 19a, 29a der Richtlinie 2013/34/EU, ESRS E1-1) und ersetzt diesen nicht. Er begründet keine Rechte Dritter und keine Verhaltenspflichten, die über die gesetzlichen Vorgaben hinausgehen; die gesetzlichen Anforderungen an die Fahrzeuge bleiben unberührt. Aussagen zu künftigen Entwicklungen beruhen auf Annahmen und Planungen, die sich ändern können.

2 Ausgangslage und Zielpfad

Bis Ende 2025 wurde bereits eine Reduktion von ca. 17 %³⁾ erreicht. Das nach außen kommunizierte Ziel bleibt die Verringerung um 30 % bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2018. Der weitere Zielpfad bis 2030 wird im Rahmen der jährlichen Planungs-, Monitoring- und Steuerungsprozesse überprüft. Für 2028 ist eine Mid-term Review vorgesehen, in der der aktuelle Fortschritt, die Wirksamkeit der Maßnahmen sowie mögliche Anpassungsbedarfe im Hinblick auf die Zielerreichung 2030 bewertet werden. Ein eigenständiger numerischer Zwischenwert für 2028 wird nicht als externe Zielzusage ausgewiesen. Basisjahr, Ist-Werte, verwendete Datenquellen, Emissionsfaktoren, Annahmen und mögliche Datenunsicherheiten werden prüffähig dokumentiert.

Jahr	Zielniveau ggü. 2018	Status / Funktion
2018	0 %	Basisjahr
2025	Ca. -17 % ³⁾	Ist-Wert
2028	Kein eigenständiger numerischer Zwischenwert	Mid-term Review des Zielpfads; Überprüfung von Fortschritt, Maßnahmenwirksamkeit, Szenarien, Ressourcenbedarf und möglichen Anpassungsbedarfen im Hinblick auf die Zielerreichung 2030
2030	-30 %	Endziel

3) Datengrundlage für die Berechnung der ca. 17 % sind die Scope-3-Emissionen für die Nutzungsphase für 2018 und 2025, die vor der Veröffentlichung im Geschäftsbericht 2025 zum Zwecke der dortigen Veröffentlichung validiert wurden. Die Umrechnung dieser Werte in den Reduktionsprozentsatz von ca. 17 % wurde jedoch nicht separat validiert und steht unter dem Vorbehalt etwaiger künftiger Rekalkulationen gemäß festgelegter Methodik.

3 Quantifizierte Wirkungslogik der Maßnahmen

Die verbleibende Reduktion von ca. 13 Prozentpunkten zwischen 2025 und 2030 soll nach aktueller Planungslogik durch ein Maßnahmenbündel adressiert werden. Zentraler unternehmensinterner Hebel ist die Transformation des Portfolios in Richtung Elektromobilität. Sie umfasst den Hochlauf voll-elektrischer Fahrzeuge sowie teilelektrifizierter Antriebe wie PHEV⁴⁾ sowie ergänzende Effizienzmaßnahmen. Externe Voraussetzungen, insbesondere Marktakzeptanz elektrifizierter Fahrzeuge, regionale Nachfrage, regulatorische Rahmenbedingungen sowie Energie- und Strommixentwicklung, sollen als Risiko- und Sensitivitätsannahmen im Rahmen der jährlichen Planung überprüft werden.

Die Wirkungslogik trennt unternehmensintern steuerbare Maßnahmen und externe Voraussetzungen: Volkswagen plant, die Zielerreichung über Portfolioentscheidungen, elektrifizierte Modellangebote und Effizienzverbesserungen zu unterstützen. Gleichzeitig werden markt- und rahmenbedingte Volumenannahmen als Sensitivität behandelt. Bei Abweichungen vom geplanten Hochlauf sollen Ursachen analysiert, Gegensteuerungsoptionen bewertet und im Rahmen der relevanten Strategie-, Produkt-, Absatz- und Budgetprozesse zur Entscheidung gebracht werden.

4) PHEV: Plug-in Hybrid Electric Vehicle

Hebel	Anteil an verbleibender Lücke	Beitrag (gerundet)	Nachweis
Transformation des Portfolios in Richtung Elektromobilität	wesentlicher Beitrag zur Schließung der verbleibenden Lücke; quantitative Wirkung gemäß interner Brückenrechnung, abhängig von wesentlichen Markt-, Regulierungs- und Technologieannahmen	ca. 13 %-Pkt.	Intern freigegebene Produkt-, Absatz- und Antriebsplanung aus der Planungsrunde 2024 sowie interne Brückenrechnung zur quantitativen Wirkung auf den Zielpfad. Diese Unterlagen enthalten Geschäftsgeheimnisse und werden nicht veröffentlicht; sie werden intern prüffähig dokumentiert und im Rahmen zulässiger Prüf- und Freigabeprozesse vorgelegt. Eine nähere Beschreibung des Planungsprozesses ist im Volkswagen Geschäftsbericht enthalten.
Effizienzoptimierung bei ICE ⁵⁾ und BEV ⁶⁾	unterstützend	Kein separater quantitativer Beitrag ausgewiesen; mögliche Effizienzwirkungen werden im Rahmen der Gesamtbewertung der Portfolio-Transformation berücksichtigt.	Typprüf- und realverbrauchsnahe Effizienzkennzahlen
Ausbau erneuerbarer Energien im Stromnetz	unterstützend	externer zusätzlicher Beitrag	Regional gewichtete Emissionsfaktoren

5) ICE: Internal Combustion Engine

6) BEV: Battery Electric Vehicle

4 Maßnahmenprogramm

4.1 Transformation des Portfolios in Richtung Elektromobilität

- Transformation des Produktportfolios in Richtung Elektromobilität in den relevanten Segmenten und Märkten gemäß freigegebener Produkt-, Absatz- und Aggregateplanung; umfasst BEV sowie teilelektrifizierte Fahrzeuge wie PHEV.
- Beabsichtigte Einführung zusätzlicher volumenrelevanter elektrifizierter Modelle und Weiterentwicklung elektrischer Plattformen, um den geplanten Antriebsmix bis 2030 zu erreichen.
- Steuerung des Antriebsmix über markt- und markenspezifische Roadmaps; regelmäßiger Abgleich von Plan- und Ist-Anteilen für BEV und PHEV.

4.2 Fahrzeug- und Antriebseffizienz

- Reduktion des Energieverbrauchs beabsichtigt durch Effizienzoptimierungen in den Bereichen Antrieb, Batterie, Aerodynamik, Gewicht und Software.

5 Meilensteine und Deliverables

Zeitpunkt	Meilenstein	Nachweis / Ergebnis
2022	Validierung des 2030-Ziels durch SBTi (Science Based Targets initiative)	PDF-Dokumente von SBTi
jährlich	Jährlicher KPI-Abschluss, Aktualisierung der Brückenrechnung und Abgleich mit dem Zielpfad	Prüffähig dokumentierter Fortschrittsbericht mit Abgleich von Ist-Wert und Zielpfad, wesentlichen Annahmen, Daten-/Methodenänderungen und Bewertung etwaiger Abweichungen
2028	Mid-term Review des Zielpfads einschließlich Szenario-, Ressourcen- und Maßnahmenbewertung	Bewertung von Fortschritt, Maßnahmenwirksamkeit, wesentlichen Markt- und Regulierungsannahmen, Ressourcenbedarf sowie möglichen Anpassungsbedarfen im Hinblick auf die Zielerreichung 2030; Dokumentation der Ergebnisse für die interne Steuerung
2030	Prüfung der Zielerreichung –30 % gegenüber 2018	Externe Überprüfung der Zielerreichung und dokumentierte Schlussbewertung einschließlich Prüfumfang, Stichtag, Datenbasis und etwaiger Einschränkungen

Hinweis: Die Mid-term Review 2028 dient der internen Überprüfung des Zielpfads sowie der relevanten Markt-, Regulierungs-, Szenario- und Ressourcenannahmen im Hinblick auf die Zielerreichung 2030. Sie stellt keine eigenständige externe Zielzusage dar.

6 Ressourcen und Verantwortlichkeiten

Funktion	Kernverantwortung
Group Sustainability	Zieldefinition, Monitoring, Methodik, Konsolidierung, öffentliche Darstellung des Fortschritts
Marken / Produktstrategie	Portfolio-, Antriebs- und Modell-Roadmaps; Umsetzung der Elektrifizierung
Technische Entwicklung	Berechnung des DKIs; Effizienzmaßnahmen und technische Wirkungsnachweise
Vertrieb / Märkte	Markthochlauf, Absatzmix, kundenbezogene Unterstützungsmaßnahmen
Finance / Controlling	Verknüpfung mit Planungs- und Budgetprozessen
Externer Sachverständiger	unabhängige initiale Überprüfung sowie regelmäßige Fortschrittsüberprüfung; Ergebnisse sollen nach finaler Freigabe mit Prüfumfang, Datum und etwaigen Einschränkungen zugänglich gemacht werden.

6.1 Bereitstellung von Ressourcen

Die Umsetzung des Klimaziels wird durch in den konzernweiten Strategie-, Produkt- und Budgetprozessen verankerte finanzielle, personelle, technologische und organisatorische Ressourcen unterstützt. Da die Erreichung des Klimaziels 2030 wesentlich durch den Hochlauf der Elektromobilität unterstützt werden soll, wird ergänzend auf die Angaben des Volkswagen Konzerns im Geschäftsbericht 2025 verwiesen, insbesondere auf den Nachhaltigkeitsbericht im Abschnitt zur EU-Taxonomie sowie auf die Kapitel zu Klimawandel, Transformationsstrategie und Unternehmenssteuerung. Diese Angaben umfassen Informationen zu transformationsbezogenen Investitions- und Aufwandsgrößen sowie ergänzende Informationen zu organisatorischen Zuständigkeiten und personellen Ressourcen, die den Transformationskontext des Unternehmens beschreiben. Sie dienen als dokumentierte Ressourcengrundlage für die Plausibilitätsbewertung dieses Umsetzungsplans. Sie begründen keine gesonderte oder zusätzliche Ressourcenzusage über die freigegebenen konzernweiten Strategie-, Produkt- und Budgetprozesse hinaus. Die Verfügbarkeit, Priorisierung und fortdauernde Eignung der relevanten Ressourcen werden im Rahmen der jährlichen Planungs- und Monitoringprozesse überprüft und im Hinblick auf mögliche Auswirkungen auf den Zielpfad bewertet.

Wesentliche Änderungen bei Ressourcenverfügbarkeit oder Priorisierung sollen im Rahmen der jährlichen Planaktualisierung bewertet und hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf den Zielpfad offengelegt werden. Soweit erforderliche Ressourcen noch nicht endgültig freigegeben sind, wird dies als Planungsunsicherheit ausgewiesen und bei der Bewertung des Zielpfades berücksichtigt.

7 KPI- und Monitoring-System

KPI	Frequenz	Steuerungszweck
DKI (Dekarbonisierungsindex) – Treibhausgasemissionen entlang der Wertschöpfungskette eines Fahrzeuges	jährlich	Zentraler Steuerungs-KPI für Zielpfad, Fortschritt und Vorstandsberichterstattung und Teil der Management- und Vorstandsvergütung. Der DKI misst die Entwicklung der Treibhausgasemissionen entlang der Wertschöpfungskette und bildet die Dekarbonisierungswirkung der Fahrzeugflotte ab.
BEV-Anteil an relevanten Auslieferungen	quartalsweise	zentraler Frühindikator für die Transformation des Portfolios in Richtung Elektromobilität; monatliches Tracking des BEV-Absatzes stellt die Datengrundlage für das Monitoring sicher
PHEV-Anteil an relevanten Auslieferungen	quartalsweise	ergänzender Frühindikator für Teilelektrifizierung
Daten- und Methodenänderungen	jährlich	Transparenz und Vergleichbarkeit
Forecast zur Zielerreichung 2030 aus jährlicher Planungsrunde	jährlich	Simulation des DKI-Werts für 2030 auf Basis der internen Volumen- und Antriebsmixplanung aus der jährlichen Planungsrunde; für intern nicht steuerbare Faktoren, insbesondere Emissionen des Strommix, werden Daten aus externen Datenbanken verwendet. Ergebnisgrundlage für Vorstandsbericht, Abweichungsprüfung und Maßnahmenentscheidung, sofern erforderlich.

Die DKI-Prognose zur Zielerreichung 2030 wird jährlich auf Basis der aktuellen Planungsdaten ermittelt und an den Konzern-Vorstand berichtet. Die Zielerreichungsprüfung basiert auf einer Simulation des DKI-Werts für 2030 unter Verwendung der internen Volumen- und Antriebsmixplanung aus der Planungsrunde. Für intern nicht steuerbare Faktoren, insbesondere Emissionen des Strommix, werden Daten aus externen Datenbanken herangezogen. Ergänzend stellt das regelmäßige Tracking des BEV-Absatzes eine wesentliche Datengrundlage für das unterjährige Monitoring dar. Frühindikatoren für Planabweichungen sind insbesondere BEV-Absatz und BEV-Anteil, PHEV-Anteile sowie Förder- und Regulierungsänderungen.

Bei identifizierten Risiken für die Zielerreichung sollen Ursachen analysiert und allgemeine Markt- und Vertriebsinstrumente zur Gegensteuerung bewertet werden. Dazu sollen insbesondere Leasing- und Finanzierungsangebote, regionale Absatzsteuerung und vertriebliche Schwerpunktsetzungen zählen. Die Maßnahmenoptionen sollen einschließlich Kosten- und Wirkungsabschätzung bewertet und zur Entscheidung vorgelegt werden.

Ergänzend ist der DKI (Dekarbonisierungsindex) in den Vergütungssystemen für Vorstand und Management verankert und unterstützt damit die Ausrichtung der Unternehmenssteuerung auf das Klimaziel. Die Erfüllung der jährlichen DKI-Ziele wird zusätzlich unterjährig nachverfolgt, um Abweichungen frühzeitig zu erkennen und erforderliche Maßnahmen einzuleiten.

8 Risiken und Szenarien

Risiken, die den geplanten Hochlauf elektrifizierter Fahrzeuge aufgrund schwächerer Marktnachfrage, veränderter Förderkulissen, regulatorischer Anpassungen oder makroökonomischer Effekte negativ beeinflussen können, sollen in den jährlichen Planungsprozessen bewertet werden. Die zugrunde liegenden Volumenannahmen werden deshalb als Sensitivität behandelt und regelmäßig mit Ist-Daten abgeglichen.

Potenzielles Risiko	Frühindikator	Potenzielle Gegenmaßnahme
Volumenhochlauf unter Plan / BEV-Nachfrage unter Plan	BEV-Absatztracking, BEV-Anteil	Markt- und Vertriebsinstrumente zur Gegensteuerung, insbesondere Leasing- und Finanzierungsangebote, regionale Absatzsteuerung und vertriebliche Schwerpunktsetzungen
Strommix dekarbonisiert langsamer	regionaler Emissionsfaktor	konservatives Szenario; zusätzliche operative Hebel
Änderungen regulatorischer Rahmenbedingungen, z. B. Flottenregulierung	Gesetzgebungsverfahren, politische Beschlüsse, regulatorische Konsultationen	Überprüfung der Maßnahmenplanung; Bewertung der Auswirkungen auf Antriebsmix und Absatzplanung; Ableitung von Portfolio-, Markt- und Effizienzmaßnahmen; das Zielniveau 2030 bleibt unberührt.
Methoden-/Datenänderungen	Rekalkulationstrigger	transparente Neuberechnung und externe Prüfung

Für wesentliche Risiken werden Szenarien und Sensitivitäten dokumentiert. Der Plan unterscheidet zwischen unternehmensintern steuerbaren Maßnahmen und externen Voraussetzungen, insbesondere Marktakzeptanz, regulatorischen Rahmenbedingungen, Energie- und Strommixentwicklung sowie relevanten Lieferketteneinflüssen. Bei wesentlichen Abweichungen soll der Zielpfad überprüft, der Umsetzungsplan aktualisiert und das Ergebnis der externen Überprüfung nach finaler Freigabe mit Prüfumfang, Datum und etwaigen Einschränkungen zugänglich gemacht werden.

Die Zielerreichung beruht teilweise auf Annahmen zu externen Entwicklungen, insbesondere zur Marktakzeptanz elektrifizierter Fahrzeuge, zu regulatorischen Rahmenbedingungen und zur Dekarbonisierung des Stromsystems. Diese Annahmen sowie ihre Auswirkung auf die Zielerreichung sollen jährlich überprüft werden.

9 Externe Validierung

Der Umsetzungsplan für die zukunftsgerichtete Aussage zum Klimaziel 2030 wurde im September 2026 durch die unabhängige externe Sachverständige TÜV NORD CERT GmbH nach dem Prüfstandard TN-CC 020 validiert. Gegenstand der Validierung waren insbesondere die Nachvollziehbarkeit, Dokumentation und Überprüfbarkeit der zugrunde liegenden Annahmen, Ziele und Maßnahmen sowie der Ressourcen-, Finanzierungs- und Monitoringprozesse zum Zeitpunkt der Prüfung.

Auf Grundlage der durchgeführten Prüfung wurden keine Hinweise festgestellt, dass die zukunftsgerichtete Umweltaussage zum Zeitpunkt der Prüfung nicht auf nachvollziehbaren, dokumentierten und überprüfbaren Grundlagen beruht oder den angewandten Prüfkriterien widerspricht.

Die Validierung erfolgte auf Grundlage der zum Prüfzeitpunkt vorliegenden Informationen und im Rahmen eines stichprobenbasierten Prüfverfahrens mit eingeschränktem Grad an Sicherheit. Sie stellt weder eine Bestätigung noch eine Garantie der zukünftigen Zielerreichung dar. Die Verantwortung für die Umsetzung des Umsetzungsplans sowie für die Erreichung des Klimaziels verbleibt bei der Volkswagen AG.

Die Berechnung des Scope-3-Inventars beziehungsweise ausgewählte zugrunde liegende Methodik- und Datenbestandteile werden im Rahmen der Geschäftsberichtsprüfung durch Ernst & Young und TÜV NORD CERT GmbH überprüft.