

Counter motions

Below you will find all the disclosable counter motions and proposals for election in accordance with §§ 126, 127 Aktiengesetz (AktG – German Stock Corporation Act) received from shareholders in connection with the agenda for the virtual annual general meeting of Volkswagen Aktiengesellschaft on September 30, 2020, together with the Company's comments on the counter motions.*

**To avoid a misunderstanding due to translation issues, counter motions received only in the German language will not be translated. Counter motions received in a language other than German must be accompanied by a German translation.*

In accordance with sections 126 and 127 of the AktG, counter motions and proposals for election to be made accessible will be treated at the annual general meeting as submitted if the submitting shareholder duly registered for the meeting.

**An die
Volkswagen AG
Wolfsburg
HV-Stelle**

Btr.: Virtuelle VW-Hauptversammlung am 30.09.2020

Fristgemäß stelle ich folgende Gegenanträge von Vorstandsmitgliedern und Aufsichtsräten gestellt:

I- Gegenanträge zu Entlastungswahlen TOP 3:

**1.a- Eine Entlastung für das Geschäftsjahr 2019 ist folg.
Vorständen zu verweigern:**

1.1. Dr. Herbert Diess, Vorstandsvorsitzender

Begründung:

- a- Dr. Diess kaufte sich von der Staatsanwaltschaft mit 4,5 Mio. € Geldstrafe frei. Dr. Diess gilt weiterhin Beschuldigter der Marktmanipulation des jahrelangen Abgasverbrechens.
- b- Dr. Diess beging schwere Untreue mit Steuerhinterziehung, indem er die Geldstrafe vom Unternehmen überweisen ließ, das vermutlich die Geldstrafe von der Steuer absetzt.
- c- Dr. Diess verhinderte die Aufklärung des Abgasverbrechens.
- d- Dr. Diess erhielt vor dem 18.9.15 als Chef der Marke vom Abgasverbrechen Kenntnis, ohne zu handeln.

1.2. Gunnar Kilian, Personalvorstand

Begründung:

- a- Gunnar Kilian muss als Betriebsrat Mitwisser vom Abgasverbrechen gewesen sein, ohne rechtzeitig zu handeln.
- b- Gunnar Kilian musste als Betriebsrat von der Überbezahlung der Betriebsräte entgegen dem BVG gewusst haben.
- c- Gunnar Kilian saß mit in der Gehaltsfindungskommission für Entlohnung von Betriebsräten und hat sich somit der Beihilfe zur Untreue schuldig gemacht.
- d- Gunnar Kilian war mitverantwortlich dafür, dass trotz Milliardengewinnen jährlich sehr viele Leiharbeiter und Menschen mit befristeten Jobs bei VW ausgenutzt wurden.

1.2. Hiltrud Werner, Vorstand für Integrität und Recht

Begründung:

- a- Hiltrud Werner hat noch als Leiterin der Revision bei der Verbrechenaufklärung total versagt.
- b- Hiltrud Werner trug mit dazu bei, dass Betriebsräte für das Unternehmen durch hohe Gehälter oder durch Versetzung auf lukrative Posten gefügig gemacht wurden.

II- Gegenanträge zu Entlastungswahlen TOP 4:

1.b- Eine Entlastung für das Geschäftsjahr 2019 ist folg. Aufsichtsräten zu verweigern:

1.1. Hans-Dieter Pötsch, Aufsichtsratsvorsitzender

Begründung:

- a- Herr Pötsch kaufte sich von der Staatsanwaltschaft Braunschweig mit 4,5 Mio. € Geldstrafe frei. Herr Pötsch gilt weiterhin als Beschuldigter der Marktmanipulation des jahrelangen Abgasverbrechens.
- b- Herr Pötsch verstößt nach den Regeln guter Unternehmensführung (Corporate Governance und Compliance), indem er zusätzlich noch Porsche SE-Vorstand und Porsche Finanzvorstand ist. Entgegen aller Regeln muss er sich selbst kontrollieren.
- c- Herr Pötsch manipulierte auf Hauptversammlungen die Rednerlisten.
- d- Herr Pötsch rief kritische Redner erst auf, als die Redezeiten erheblich verkürzt waren.
- e- Herr Pötsch kaufte sich von der Staatsanwaltschaft Stuttgart mit 1,5 Mio. € Geldstrafe frei. Herr Pötsch gilt weiterhin als Beschuldigter der Marktmanipulation des jahrelangen Abgasverbrechens.
- f- Herr Pötsch muss weiterhin mit Verurteilungen im Strafprozess wegen seines frühen Wissens um den Abgasbetrug rechnen.
- g- Herr Pötsch verhinderte massiv die anfangs von ihm versprochene transparente Aufklärung des Abgasverbrechens. Er verhinderte die Veröffentlichung des Jones Day-Ermittlungsberichts bis heute.
- h- Herr Pötsch verhinderte als Oberkontrolleur den Einsatz eines Sonderprüfers.

1.2. Bernd Osterloh, Aufsichtsrat

Begründung:

- a- Herr Osterloh saß vermutlich als betroffener Betriebsrat mit in der Gehaltsfindungskommission für Betriebsräte und befürwortete für sich als vormals einfacher Bandarbeiter die Entlohnungs-Einstufung vergleichend zum Bereichsleiter.
- b- Herr Osterloh wird der Beihilfe von schwerer Untreue beschuldigt.
- c- Herr Osterloh muss als Betriebsrat schon von den Luxusreisen und Nuttensausen bis 2005 mit Volkert auf Werkskosten gewusst haben, ohne zu handeln.
- d- Herr Osterloh muss als Betriebsratsvorsitzender, immer mit einem Ohr klebend an den Mitarbeitern, frühzeitig vom Abgasverbrechen gewusst haben, ohne zu handeln.

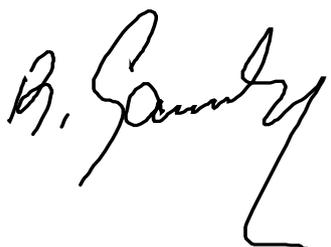
1.3. Stefan Weil, Aufsichtsrat und Vorgesetzter der Justiz

Begründung:

- a- Herr Weil verhinderte massiv die anfangs von ihm versprochene transparente Aufklärung des Abgasverbrechens. Er verhinderte die Veröffentlichung des Jones Day-Ermittlungsberichts bis heute.
- b- Herr Weil stimmte in Hauptversammlungen nach 2015 jedes Mal, bis bei Winterkorn, für Entlastung der Vorstände.
- c- Herr Weil setzte sich dafür ein, dass Winterkorn gleich ohne Schuldprüfung Millionen an Gehältern mit Bonis ausgezahlt wurden.
- d- Herr Weil verhinderte nicht, dass die Betriebsrente für Winterkorn von 3.100 € täglich ungekürzt überwiesen wird.
- e- Herr Weil verhinderte, dass gegen die vermuteten Schuldigen des Abgasverbrechens Strafanzeige gestellt wird.
- f- Herr Weil verhinderte, dass Schadenersatzklagen gegen die Schuldigen gestellt werden.
- g- Herr Weil steht im Verdacht, auf die sonst unabhängige Braunschweiger Justiz bei Verfahren gegen VW Einfluss genommen zu haben.

III- Gegenantrag zur Bestellung des Abschlussprüfers TOP 7:

Die Bestellung der Gesellschaft Ernst & Young GmbH als Abschlussprüfer und als Konzernabschlussprüfer wird abgelehnt. Diese Gesellschaft hatte hochgradig bei Bilanzprüfungen des Wirecard-Konzern versagt.



Rüdiger Kammerhoff

**Gegenanträge des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre
zur Hauptversammlung der Volkswagen AG am 30.09.2020**

Gegenantrag zu TOP 2: Beschlussfassung über die Gewinnverwendung der Volkswagen AG

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre e.V. beantragt, dass die Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2019 keine Dividende ausschüttet.

Begründung:

Da die Bildung und Dotierung von Rückstellungen nicht der Hauptversammlung obliegt, werden wir unsere Begründung für die Ablehnung, eine Dividende auszuschütten, in unserem Gegenantrag zu TOP 3 ausführen (Versäumnis des Vorstands zur Bildung von Rückstellungen).

**Gegenantrag zu TOP 3: Beschlussfassung über die Entlastung der im Geschäftsjahr 2019
amtierenden Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2019**

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre e.V. beantragt, den Mitgliedern des Vorstands der Volkswagen AG die Entlastung für das Geschäftsjahr 2019 zu verweigern.

Begründung:

Weiter Fehler in der Modellpolitik

Trotz öffentlicher Bekundungen zum Umbau des Konzerns und guter erster Umbauschritte in Richtung batterie-elektrischer Antriebe ist die Modellpolitik der Volkswagen AG und vor allem einiger Konzerntöchtern nach wie vor zu sehr auf zu große, schwere und übermotorisierte Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor ausgelegt. Folge dieser Entwicklung ist, dass der durchschnittliche CO₂-Ausstoß der europäischen Pkw-Neuwagenflotte (EU28, Norwegen und Island) 2019 laut Nachhaltigkeitsbericht nicht wie angestrebt gesunken, sondern mit 124 g/km CO₂ im Vergleich zu 2018 (123 g) und 2017 (122 g) sogar weiter angestiegen ist. Die mit einer Überschreitung des CO₂-Flottengrenzwerts verbundenen und nun drohenden Strafzahlungen für die Jahre 2020 ff. lassen sich bei dieser Ausgangslage nur mit einem Erfolg des ID.3, einer Steigerung der Zulassungszahlen kleiner, sparsamer Fahrzeuge oder mit mehr Plug-in-Hybriden bewerkstelligen.

Denn trotz des nun endlich zur Auslieferung bereitstehenden Hoffnungsträgers VW ID.3 und erster (meist großer und schwerer) reiner E-Modelle bei Porsche und Audi hat es die Volkswagen AG verpasst, rechtzeitig rein elektrische Modelle in ausreichender Zahl und vor allem in den

unteren Segmenten auf den Markt zu bringen. Dass aktuell die Nachfrage nach dem e-up! nicht bedient werden kann und kein Nachfolger in diesem Segment am Start ist, ist bezeichnend.

Die Volkswagen AG setzt, wie andere Mitbewerber auch, zur Senkung der CO₂-Flottenemissionen stark auf Fahrzeuge mit Plug-in-Hybrid-Technologie, obwohl diese lediglich eine Scheinlösung darstellen. Es geht dabei in erster Linie darum, mit den Fahrzeugen und ihren unrealistisch niedrigen, offiziellen Verbrauchs- und CO₂-Angaben die offiziellen Statistiken zu schönen. Wir erwarten vom Volkswagen-Vorstand eine Antwort, wie er es schaffen will, dass Nutzer*innen die Fahrzeuge mit Plug-in-Technologie beim realen Gebrauch ähnlich bewegen, wie es der Prüfzyklus annimmt. Ist dies nicht der Fall, liegt der tatsächliche Verbrauch der Plug-in-Fahrzeuge bei einem Mehrfachen des offiziellen Normverbrauchs. Dann sind solche Fahrzeuge lediglich auf dem Papier sauber und müssen mit Fug und Recht als Mogelpackung bezeichnet werden. Es droht nach dem Diesel-Abgasskandal der nächste massive Imageverlust. Als Beispiel kann hier der Porsche Cayenne E-Hybrid genannt werden, der mit einer Motorleistung von 340 kW (462 PS) und eine Höchstgeschwindigkeit von 253 km/h mit 3,4 bis 3,2 Litern Normverbrauch und 74 bis 72 g CO₂/km in die Statistiken eingeht, vor allem in seinem Fahrmodus Sport Plus aber ein Vielfaches an realem Verbrauch aufzeigt.

Abgasskandal geht weiter

Auch im Jahr 5 des Abgasskandals waren und sind seine direkten Folgen noch immer massiv zu spüren. Der Konzern verweigert weiterhin eine komplette Aufklärung der Geschehnisse und versucht nach wie vor, mit unzähligen Vergleichen eine gesetzliche Grundsatzentscheidung zu vermeiden.

Prominentestes Beispiel ist hier der Vergleich bei der Musterfeststellungsklage von VZBV und ADAC. Gegen Zahlung von geschätzt 830 Mio. Euro für 239.000 betrogene Dieselbesitzer*innen wurde die Klage zurückgenommen. Offenbar ein gutes Geschäft für die Volkswagen AG, vor allem, wenn man sich Gerichtsentscheidungen anschaut, bei denen dazu verurteilt wurde, Fahrzeuge mit Betrugssoftware zum Neuwagenpreis zurückzukaufen. So hat z.B. der Bundesgerichtshof klargemacht, dass er im Verbau von Abschaltvorrichtungen eine vorsätzliche sittenwidrige Schädigung sieht.

Zusätzlich zu in der Musterfeststellungsklage zusammengefassten etwa 239.000 Kläger*innen wird allein in Deutschland von rund 50.000 Dieselmotor*innen ausgegangen, die individuell geklagt haben und mit denen Volkswagen aktuell Gespräche über Vergleichsangebote geführt hat, die in der Höhe teils deutlich über den Summen des Vergleiches im Rahmen der Musterfeststellungsklage liegen dürften. In ca. 7.000 Fällen scheint sich die Volkswagen AG mit den betrogenen Kund*innen in der Zwischenzeit bereits geeinigt zu haben.

Zusätzlich wurden auch bei Modellen mit dem, dem Skandalmotor folgenden, Dieselmotor EA288 mit der Abgasnorm Euro 6 eine Zyklus-Erkennung entdeckt, die auf eine illegale Abschaltvorrichtung hinweisen könnte. Zwar wurden die Vorwürfe von der Volkswagen AG dementiert, konnten aber noch nicht gänzlich ausgeräumt werden. Sollten sich diese

Entdeckungen bestätigen, wäre das die Fortführung einer jahrelangen, systematischen Umgehung bestehenden Rechts mit einhergehenden Schäden für Umwelt und VW-Kund*innen.

Versäumnis des Vorstands zur Bildung von Rückstellungen

Der Vorstand hätte aus dem Bilanzgewinn des Geschäftsjahrs 2019 Rückstellungen bilden müssen für:

- den Ausgleich der Folgen der Corona-Pandemie.
- notwendige Konversionsmaßnahmen für einen verstärkten Umbau des Konzerns in Richtung Elektromobilität. Dabei sind neben Pkw und Lkw vor allem Busse und zukünftig auch andere Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr stärker in den Fokus des Konzerns zu nehmen.

Gegenantrag zu TOP 4: Beschlussfassung über die Entlastung der im Geschäftsjahr 2019 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2019

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre e.V. beantragt, den Mitgliedern des Aufsichtsrats der Volkswagen AG die Entlastung für das Geschäftsjahr 2019 zu verweigern.

Begründung:

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG kommt nicht hinreichend seiner Verantwortung nach, den Vorstand anzuweisen, menschenrechtliche Sorgfaltspflichten in der Lieferkette einzuhalten und nicht gegen gesetzliche Vorgaben beim Schadstoffausstoß von Fahrzeugen zu verstoßen. Der Aufsichtsrat hat es zudem versäumt, auf die Umsetzung von wirksameren Klimaschutzmaßnahmen zu bestehen. Die bisherigen Maßnahmen reichen nicht aus, einen Beitrag zum Erreichen der Ziele des Pariser Klimaschutzabkommens und der UN-Nachhaltigkeitsagenda 2030 zu leisten, zu denen sich VW bekannt hat.

Missachtung der UN-Vorgaben bei menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten

VW erfüllt weiter nicht komplett die Anforderungen der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UNGPs) an unternehmerisches Verhalten. VW belegt nicht ausreichend, wie und ob Menschenrechtsrisiken identifiziert, bewertet und minimiert werden. Im Vergleich mit den 20 größten deutschen Konzernen sind in dieser Hinsicht 11 Konzerne besser aufgestellt als VW, darunter auch die direkten Konkurrenten. Dies ist das Ergebnis einer Studie des *Business & Human Rights Resource Centre* und der *ZHAW School of Management and Law* von 2019:

<https://www.business-humanrights.org/de/kurzbewertung-deutscher-unternehmen>

China Cables: Zwangsarbeit bei Zulieferer aus Xinjiang?

Die unter dem Namen „China Cables“ öffentlich gewordenen, zuvor geheimen Dokumente der chinesischen Regierung belegen die systematische Verfolgung und Unterdrückung der Uigur*innen in Umerziehungslagern in Xinjiang, China. Mehr als 80.000 Menschen der

muslimischen Minderheit sollen dort für Zulieferer internationaler Marken arbeiten, womöglich auch unter Zwangsarbeit. Der Bericht „Uyghurs for sale“ des *Australian Strategic Policy Institutes* nennt VW als eines von 83 Unternehmen, die direkt oder indirekt vom Einsatz uigurischer Arbeiter*innen durch potenziell missbräuchliche Arbeitsvermittlungsprogramme profitieren: <https://www.aspi.org.au/report/uyghurs-sale>.

Dem Bericht zufolge gibt es Hinweise, dass 500 uigurische Arbeiter*innen direkt aus Xinjiang in einen Zulieferbetrieb von VW transferiert wurden, namentlich Highroad Advanced Material (Hefei) Co. Ltd. Dieser Hersteller von LCD-Bildschirmen gibt an, dass auch VW zu seinen Kunden zählt.

Nach Recherchen von NDR, WDR und Süddeutscher Zeitung unterhält das chinesische Joint-Venture Saic Volkswagen eine direkte Kooperation mit der bewaffneten Volkspolizei, welche in Xinjiang in die Internierungen von Uigur*innen verstrickt ist.

Nicht kompatibel mit den Pariser Klimaschutzziele

Die VW AG muss viel mehr dafür tun, damit das 1,5-Grad-Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens erreicht werden kann. Nur diese Begrenzung würden die Risiken und Folgen des Klimawandels deutlich mindern, die von zukünftigen Generationen und vor allem von den Menschen und Ökosystemen im Globalen Süden er- und getragen werden müssen. Der VW-Konzern ist weltweit für 2 Prozent der CO₂-Emissionen verantwortlich und trägt damit eine vergleichbare Verantwortung wie Industrienationen, die Emissionen gemäß den internationalen Klimazielen zu senken.

Wenn alle Konzerne weltweit bis 2050 eine Klimabilanz wie VW hätten, würde sich das Klima um ganze 3,4 Grad Celsius erwärmen. Schlimmer noch: Wenn VW die eigenen (bis Ende 2019 kommunizierten) Klimaziele umsetzen würde, liefe es immer noch auf eine Erwärmung um 3,3 Grad Celsius hinaus. Das zeigt ein Bericht des Beratungsunternehmens *right. based on science* von Ende 2019: <https://www.rightbasedonscience.de/>

Mitverantwortung des Aufsichtsrats für Einhaltung der Schadstoffgrenzwerte

Auch der Aufsichtsrat trägt Mitverantwortung, wenn gesetzliche Schadstoffgrenzwerte nicht eingehalten werden. Er muss Sorge tragen, dass der VW-Vorstand gewährleisten kann, dass alle Fahrzeuge des Konzerns so ausgestattet sind und nachgerüstet oder nachgebessert werden, dass sie die Schadstoffgrenzwerte auch im Realbetrieb auf der Straße einhalten. Gegebenenfalls muss die Nachrüstung mit zusätzlich eingebauten Stickoxidminderungssystemen durchgeführt werden, um Besitzer von Diesel-Fahrzeugen des Konzerns vor schon existierenden und noch drohenden Fahrverboten und damit verbundenen Wertverlusten zu bewahren.

Doch nicht nur Diesel-Fahrzeuge der Volkswagen AG sind vom Abgasskandal betroffen. Abgastests beim Audi Q5 2.0 TFSI, Euro 6 (Bj. 2015) haben gezeigt, dass diese Fahrzeuge im Realbetrieb 24 % mehr Stickoxide und sogar rund 60 % mehr Kohlenmonoxid ausstoßen. Der Stickoxidausstoß lag mit 80 mg/km 300 Prozent über den Herstellerangaben von Audi und über dem gesetzlichen Grenzwert von 60 mg/km. Expert*innen gehen davon aus, dass bei Benzinern mit dem Automatikgetriebe AL 551 eine Zyklus-Erkennung verbaut ist. Wenn das Lenkrad bei der Abgasprüfung nicht eingeschlagen ist, wird dadurch offenbar die Schaltung des Automatikgetriebes verändert und eine Abschaltvorrichtung wird aktiv. Eine endgültige juristische Einordnung steht noch aus, kann aber enorme Folgen für den Konzern mit sich bringen.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

The **management** comments on the received countermotions as follows:

We regard the countermotions as unfounded. Therefore we uphold the resolution proposals of the Supervisory Board and of the Board of Management and suggest opposing the published countermotions in case of a vote.

Wolfsburg, September 2020

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT